Infrastructure Canada

Infrastructure Canada

Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

2013–2014

L'honorable Denis Lebel, C.P., député

Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et
ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Canada

On peut obtenir cette publication sur supports accessibles, sur demande.

Communiquer avec la :
Direction des communications
Infrastructure Canada
180, rue Kent, pièce 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6
Ligne d'information nationale sur les infrastructures : 613-948-1148
Ligne sans frais : 1-877-250-7154
TTY #: 1-800-465-7735
Courriel : info@infc.gc.ca

Cette publication est disponible aux adresses suivantes :
http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/dpr-rmr-fra.asp
et : http://infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

Autorisation de reproduction
À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit pas présentée comme une version officielle ou une copie ayant été faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez faire parvenir un courriel à : info@infc.gc.ca.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre du Bureau de l'infrastructure du Canada, 2014
Catalogue No. T91-1/2014F-PDF
ISSN 2368-0431

Also available in English under the title *Infrastructure Canada - Departmental Performance Report, 2013-2014.*.

Table des matières

AVANT-PROPOS i

MESSAGE DU MINISTRE 1

SECTION I : VUE D'ENSEMBLE DES DÉPENSES DE L'ORGANISATION 3

1.1 Profil de l'organisation 3

1.2 Contexte organisationnel 4
1.2.1 Raison d'être 4
1.2.2 Responsabilitées 4

1.3 Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP) 11

1.4 Priorités organisationnelles 12

1.5 Analyse des risques 17

1.6 Dépenses réelles 19
1.6.1 Résumé du rendement 21
1.6.2 Alignement des dépenses par rapport au cadre pangouvernemental 22

1.7 Tendances relatives aux dépenses du Ministère 23

1.8 Budget des dépenses par crédit voté 24

SECTION II : ANALYSE DES PROGRAMMES PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 25

2.1 Résultat stratégique 1 25
2.1.1 Programme : Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires 26
2.1.2 Programme : Fonds de la taxe sur l'essence 28

2.2 Résultat stratégique 2 31
2.2.1 Programme : volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada 33
2.2.2 Programme : volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada 35
2.2.3 Programme : Fonds pour l'infrastructure verte 38
2.2.4 Programme : Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique 40
2.2.5 Programme : Fonds sur l'infrastructure municipale rurale 42
2.2.6 Programme : Fonds sur l'infrastructure frontalière 44
2.2.7 Programme : Analyse économique et Recherche 45

2.3 Programme : Services internes 47

SECTION III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 51

3.1 Principales données financières 51

3.2 États financiers 54

3.3 Liste des tableaux de renseignements supplémentaires 54

3.4 Dépenses fiscales et évaluations 54

SECTION IV : COORDONNÉES DE L'ORGANISATION 55

ANNEXE : DÉFINITIONS 56

NOTES 58

Avant-propos

Le rapport ministériel sur le rendement fait partie de la série de documents budgétaires. Ces documents appuient les lois de crédits, qui précisent les montants pouvant être dépensés par le gouvernement et à quelles fins générales. Les documents budgétaires comptent trois parties.

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales.

Partie II – Le budget principal des dépenses décrit les ressources financières requises au prochain exercice pour chaque ministère, organisme et société d'État.

Partie III – Les plans de dépenses des ministères sont constitués de deux documents. Le rapport sur les plans et les priorités (RPP) est un plan de dépenses établi par chaque ministère et organisme qui reçoit des crédits parlementaires (à l'exception des sociétés d'État). Ce rapport présente des renseignements détaillés, pour une période de trois ans commençant à l'exercice indiqué dans le titre du rapport, sur les priorités, les résultats stratégiques, les programmes, les résultats attendus et les ressources connexes requises. Le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) dresse un bilan du rendement réel obtenu par chaque ministère et organisme au cours du plus récent exercice terminé, en fonction des plans, des priorités et des résultats attendus énoncés dans son propre RPP. Le RMR informe les parlementaires et la population des résultats obtenus par les organisations pour les Canadiens.

Le budget supplémentaire des dépenses renferme en outre des renseignements sur les besoins relatifs aux dépenses qui n'étaient pas suffisamment définis pour être inclus dans le budget principal des dépenses ou qui ont ultérieurement été précisés afin de rendre compte de l'évolution de programmes et de services donnés.

L'information financière présentée dans le RMR provient directement des autorisations décrites dans le budget principal des dépenses et des renseignements fournis dans le RPP sur les dépenses prévues. Cette information financière correspond à celle fournie dans les Comptes publics du Canada. Ceux ci renferment l'État consolidé de la situation financière, l'État consolidé des résultats et du déficit accumulé, l'État consolidé de la variation de la dette nette et l'État consolidé des flux de trésorerie du gouvernement du Canada, de même que des renseignements détaillés des opérations financières ventilés par portefeuille ministériel pour un exercice donné. Deux types d'information financière présentée dans le RMR proviennent des Comptes publics du Canada : les autorisations budgétaires disponibles pour emploi au nouvel exercice par une organisation qui reçoit des crédits parlementaires, et les autorisations utilisées lors de cet exercice. Ces dernières autorisations correspondent aux dépenses réelles décrites dans le RMR.

La *Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats* du Conseil du Trésor favorise une plus grande concordance de l'information sur le rendement présentée dans les RMR, les autres documents budgétaires et les Comptes publics du Canada. Pour les organisations qui reçoivent des crédits parlementaires, la Politique définit l'architecture d'alignement des programmes comme une structure par rapport à laquelle l'information sur le rendement financier et non financier est fournie aux fins des documents budgétaires et des rapports au Parlement. Peu importe si l'organisation présente l'information dans le budget principal des dépenses, le RPP, le RMR ou les Comptes publics du Canada, la même structure est utilisée.

Dans le but de mieux appuyer les décisions sur les crédits, un certain nombre de changements ont été apportés aux RMR en 2013-2014. Le RMR présente maintenant les renseignements sur les finances, les ressources humaines et le rendement dans la section II, au niveau le plus bas de l'architecture d'alignement des programmes, le cas échéant.

Le format et la terminologie du RMR ont également été modifiés afin de le rendre plus clair et cohérent et de mettre davantage l'accent sur l'information du budget des dépenses et des Comptes publics. De plus, l'information ministérielle concernant la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) a été regroupée dans un nouveau tableau de renseignements supplémentaires qui sera affiché sur le site Web du ministère. Ce tableau comprend tous les éléments de la Stratégie qui étaient auparavant fournis dans les RMR et les sites Web ministériels, y compris les rapports sur l'écologisation des opérations gouvernementales et les évaluations environnementales stratégiques. La section III du rapport fournira un lien vers le nouveau tableau dans le site Web du ministère. Enfin, les définitions des termes utilisés sont maintenant fournies en annexe.

Message du ministre

À titre de ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, je suis heureux de présenter le Rapport ministériel sur le rendement d'Infrastructure Canada pour 2013-2014. Ce rapport décrit les réalisations accomplies par le Ministère durant la dernière année, tandis qu'il mettait en œuvre les engagements sans précédent du gouvernement du Canada à l'égard de la modernisation des infrastructures publiques.

Au cours de la dernière année, on a mis en œuvre le Nouveau Plan Chantiers Canada (NPCC) de 53 milliards de dollars, le plan d'infrastructure fédéral le plus important et le plus long de l'histoire de notre pays. Le NPCC fournit du financement stable sur une période de 10 ans et soutient des projets qui améliorent la croissance économique, la création d'emplois et la productivité partout au Canada.

En mars 2014, Infrastructure Canada a lancé le Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC) de 14 milliards de dollars, et ce, plus tôt que prévu. À peine quelques semaines plus tard, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il appuierait la première étape du projet de prolongement de la ligne Valley du réseau de train léger d'Edmonton, en Alberta. Il s'agissait du premier projet identifié aux fins de financement après le lancement du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Depuis, nous avons continué de travailler avec les provinces et les territoires afin de financer plusieurs projets dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

En plus d'avoir lancé le Nouveau Fonds Chantiers Canada, Infrastructure Canada a travaillé avec tous les gouvernements provinciaux et territoriaux pour finaliser les ententes du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence renouvelé, qui régiront le versement des fonds fédéraux au cours des 10 prochaines années, de 2014-2015 à 2023-2024. Le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé a été rendu permanent et il sera indexé de 2 pour cent par année, avec des augmentations s'appliquant par tranches de 100 millions de dollars à compter de 2014. Sur les 10 années du Plan, le Fonds de la taxe sur l'essence fournira près de 22 milliards de dollars aux municipalités. Les ententes du Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé ont été signées avec toutes les administrations.

Tandis que nous mettons en œuvre le Nouveau Plan Chantiers Canada, nous veillons à ce que la transition entre les programmes précédents et les nouveaux programmes se fasse en douceur et à ce que les fonds continuent d'être versés régulièrement pour les projets réalisés partout au pays. Dans le cadre du NPCC, notre investissement totalisera environ 53 milliards de dollars entre 2014-2015 et 2023-2024, soit une moyenne de 5,35 milliards de dollars par année à l'appui de projets d'infrastructure réalisés partout au Canada durant les dix prochaines années.

Cette année, en plus de mettre en œuvre les nouveaux programmes et les programmes en cours, Infrastructure Canada assumera la responsabilité de la gestion globale du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, à Montréal (Québec), responsabilité qu'on lui a récemment confiée. Il s'agit de l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord, et il comprend non seulement le nouveau pont pour le Saint-Laurent, mais aussi un nouveau pont pour l'Île-des-Sœurs, ainsi que la reconstruction et l'élargissement du tronçon fédéral de l'autoroute 15. Le gouvernement du Canada a lancé le processus d'approvisionnement pour ce projet de partenariat public-privé le 17 mars 2014, et il s'est engagé à ce que le pont soit ouvert d'ici décembre 2018 et à ce que le reste du corridor soit achevé avant décembre 2020.

Les investissements sans précédent que le gouvernement du Canada a effectués dans les infrastructures améliorent grandement la vie des Canadiens. Grâce à ces investissements, l'âge moyen des infrastructures publiques de base a diminué, passant d'un niveau record de 17,8 ans atteint en 2000 à 14,7 ans en 2013, soit l'âge le plus bas depuis qu'on a commencé à recueillir des données en 1961.

À l'avenir, Infrastructure Canada continuera de contribuer aux principales priorités du gouvernement du Canada en mettant en œuvre le Nouveau Plan Chantiers Canada et en veillant à ce que le nouveau pont pour le Saint-Laurent soit construit à temps et dans le respect du budget, ainsi qu'en soutenant, partout au Canada, des projets d'infrastructure qui favorisent la création d'emplois et la croissance économique, et qui contribuent à la qualité de vie de tous les Canadiens.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

1.1 Profil de l'organisation

Ministre : L'honorable Denis Lebel, C.P., député

Administrateur général : Louis Lévesque

Portefeuille ministériel : ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

En vertu du décret C.P. 2013-0869, Infrastructure Canada a été transféré de Transports Canada au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada en date du 15 juillet 2013. Par conséquent, les numéros des crédits de fonctionnement et de contribution d'Infrastructure Canada ont changé. Il est à noter que le ministre et le sous-ministre responsables d'Infrastructure Canada n'ont pas changé.

De plus, conformément au décret C.P. 2014-144, daté du 10 février 2014, la responsabilité ministérielle à l'égard du groupe chargé des ponts fédéraux à Montréal, ce qui comprend le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL) et la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée (PJCCI), a été transférée du ministre des Transports au ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Ce transfert est entré en vigueur le 13 février 2014.

Année de constitution : Le Bureau de l'infrastructure du Canada a été établi en 2002.

Principaux pouvoirs : Les instruments suivants confèrent des pouvoirs à Infrastructure Canada :

- *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*[i], *(2002, ch. 9, art. 47)* (FCIS);
- Décret C.P. 2004-0325; et
- Les lois suivantes relatives au Fonds de la taxe sur l'essence :
    - *Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada*[ii], L.C. 2011, ch. 24.
    - *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013*[iii], L.C. 2013, ch. 33, art. 233.

Autre : Infrastructure Canada travaille en collaboration avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour mettre ses programmes en œuvre. Ces ministères et organismes échangent leurs connaissances au sujet des priorités et des besoins locaux. Les partenaires d'exécution fédéraux d'Infrastructure Canada sont :

- Agence de promotion économique du Canada atlantique;
- Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec;
- Agence canadienne de développement économique du Nord;
- Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario;
- Transports Canada; et
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

1.2 Contexte organisationnel

1.2.1 Raison d'être

Des infrastructures publiques solides, modernes et de calibre mondial sont un facteur clé de l'atteinte des priorités du gouvernement du Canada qui sont de renforcer l'économie, d'assainir l'environnement et de bâtir des collectivités plus prospères et plus sécuritaires. Infrastructure Canada dirige les efforts que déploie le gouvernement du Canada pour relever les défis liés aux infrastructures publiques du Canada.

1.2.2 Responsabilitées

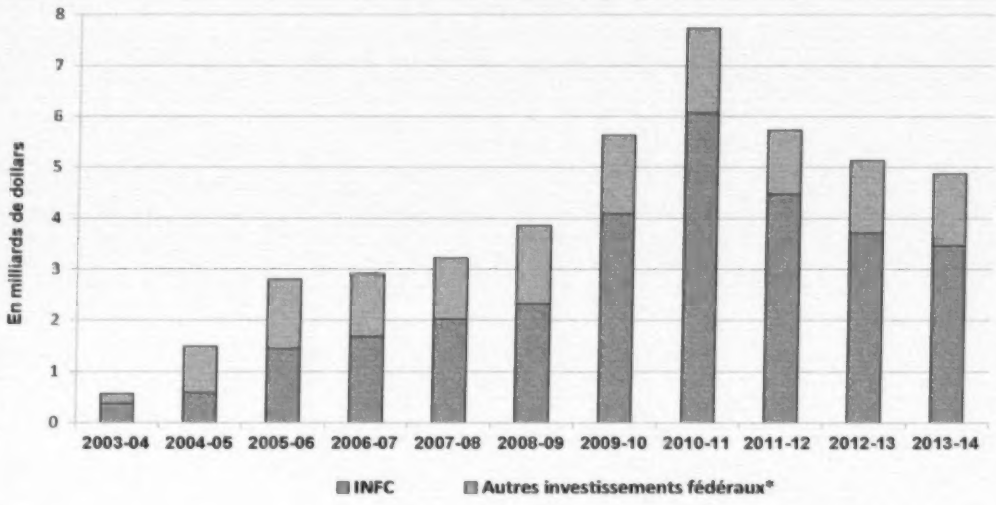
I. Aperçu

Comme le montre la **figure 1**, Infrastructure Canada est le principal ministère chargé des efforts déployés par le gouvernement fédéral pour améliorer les infrastructures publiques du Canada. Il s'acquitte de ce mandat grâce à trois principales activités : des investissements dans les actifs provinciaux, territoriaux et municipaux; l'établissement de partenariats clés avec les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé; et l'élaboration et la mise en œuvre de politiques judicieuses. Le Ministère, qui a été créé en 2002, veille à ce que les Canadiens bénéficient d'infrastructures publiques de calibre mondial d'un océan à l'autre.

En plus des responsabilités fondamentales susmentionnées, le 13 février 2014, la responsabilité ministérielle à l'égard du groupe chargé des ponts fédéraux à Montréal, ce qui comprend le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL) et la surveillance de la société d'État Les Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée (PJCCI), a été transférée de Transports Canada à Infrastructure Canada.

Le soutien fédéral pour les infrastructures publiques a fortement augmenté au cours de la dernière décennie (**figure 1**). Infrastructure Canada est le principal contributeur de fonds fédéraux.

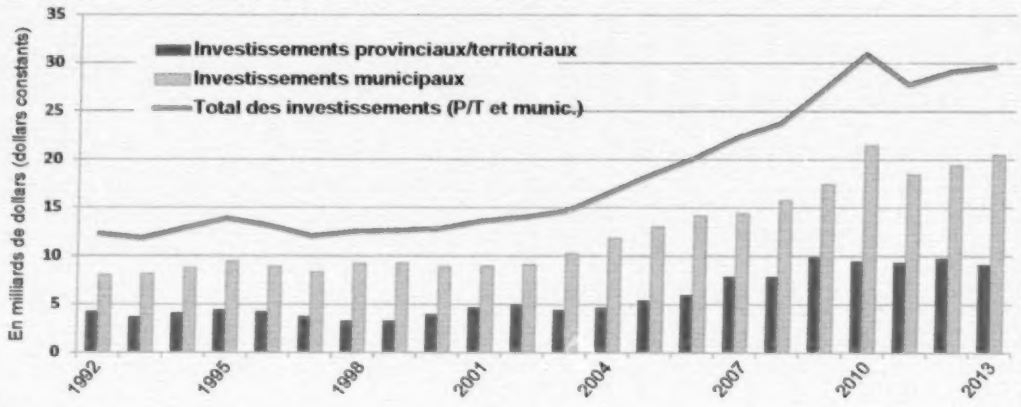
Figure 1 : Soutien fédéral pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales



* Comprend les investissements en infrastructure effectués par Finances Canada, Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'Agence canadienne de développement économique du Nord, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec , l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, Diversification de l'économie de l'Ouest du Canada et la Gendarmerie royale du Canada. Source : Finances Canada et Infrastructure Canada, juin 2014.

Les investissements que le gouvernement du Canada a effectués dans les infrastructures publiques au cours de la dernière décennie ont permis d'obtenir du financement des provinces, des territoires, des municipalités et d'autres partenaires, ce qui a donné lieu à une hausse globale considérable des investissements dans les infrastructures publiques de base du pays (**figure 2**). Les investissements combinés dans les infrastructures provinciales/territoriales et municipales (en dollars constants) ont représenté près de 30 milliards de dollars en 2013.

Figure 2 : Investissements provinciaux/territoriaux et municipaux dans les infrastructures publiques de base* par propriétaire d'actifs



*Notes : Les infrastructures publiques de base incluent les routes, les ponts, le transport en commun, l'eau, les eaux usées, ainsi que les infrastructures destinées à la culture, aux sports et aux loisirs. Cela comprend les investissements effectués par les sociétés d'État et les organismes provinciaux, de même que les transferts des autres ordres de gouvernement. En dollars constants (2007). Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source : Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux. Graphique et calcul des données : Infrastructure Canada.

L'importance des investissements dans les infrastructures publiques

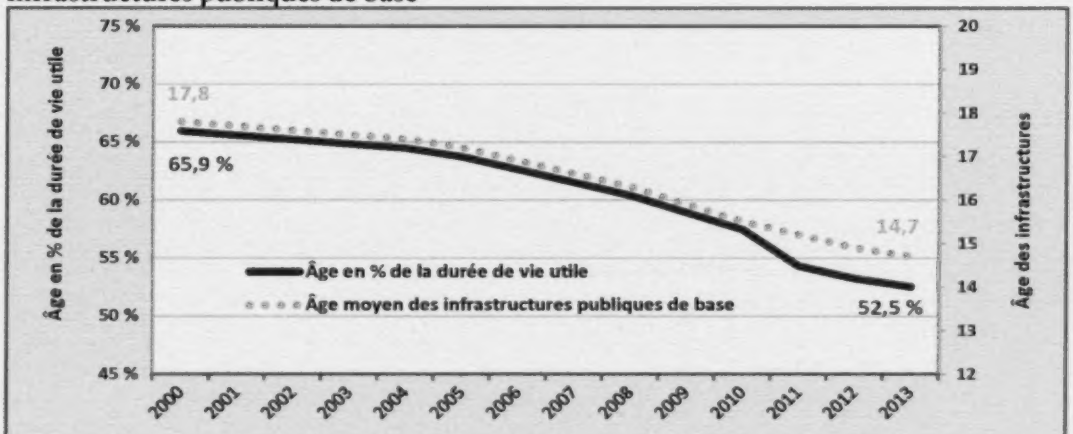
Les infrastructures publiques du Canada constituent l'épine dorsale du pays et contribuent à la prospérité. De l'eau que nous buvons aux routes que nous empruntons, les infrastructures profitent chaque jour à tous les Canadiens. La qualité de vie, la prospérité des collectivités et la résilience de l'économie dépendent en grande partie de nos réseaux d'infrastructures publiques. Les investissements dans les infrastructures publiques stimulent la croissance économique et la productivité en permettant le déplacement plus efficace des personnes et des biens, en facilitant les activités commerciales, en favorisant le développement local et régional, et en contribuant à la création d'emplois.

Au cours de la dernière décennie, les administrations provinciales, territoriales et municipales, avec le soutien financier du gouvernement du Canada, ont fait de grands progrès pour répondre aux besoins en investissement dans les infrastructures et bâtir un Canada prospère. Les investissements soutenus effectués par tous les paliers de gouvernement, dans les dernières années, ont contribué au renouvellement et à l'amélioration continus des infrastructures publiques de base au Canada. Comme le montre la figure 3, l'âge moyen des infrastructures publiques de base diminue. On prévoit que l'âge moyen des infrastructures publiques de base, qui a atteint un niveau record de 17,8 ans en 2000, s'établira à 14,7 ans pour 2013[1], soit l'âge le plus bas depuis qu'on a commencé à recueillir des données en 1961.

De grands progrès ont été réalisés pour diminuer l'âge moyen des infrastructures exprimé en pourcentage de la durée de vie utile. Selon la définition de Statistique Canada, la « durée de vie utile » d'un bien est la vie productive prévue d'un bien au moment de son acquisition. Entre 2000 et 2013, l'âge moyen des infrastructures publiques de base du Canada en tant que pourcentage de la durée de vie utile a diminué, passant de 65,9 pour cent à 52,5 pour cent, en raison notamment de l'augmentation des investissements publics en infrastructure.

1 Infrastructure Canada reçoit chaque année de Statistique Canada un sous-ensemble de données recueillies dans le cadre de l'*Enquête annuelle sur les dépenses en immobilisations et réparations*. Le nouveau sous ensemble reçu en 2014 est un ensemble de données plus exhaustives offrant une meilleure couverture des industries, et de leurs établissements, qui exercent des activités ou qui offrent des services visant à investir dans les infrastructures publiques, y compris les sociétés d'État et les organismes provinciaux. De plus, les révisions annuelles sont basées sur les révisions de l'enquête et les rajustements apportés aux comptes nationaux. Même si les nouvelles données diffèrent légèrement de celles contenues dans les précédents documents budgétaires du Ministère, il n'y a aucun changement concernant les tendances globales de rajeunissement des infrastructures.

Figure 3 : Âge moyen et âge exprimé en pourcentage de la durée de vie utile des infrastructures publiques de base



Notes : Infrastructures publiques de base (routes, ponts, transport en commu, eau, eaux usées et infrastructures destinées à la culture, aux sports et aux loisirs) appartenant à tous les ordres de gouvernement, y compris aux sociétés d'État et aux organismes provinciaux. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source : Statistique Canada, Division de l'analyse économique nationale.
Graphique et calcul des données : Infrastructure Canada

Le Nouveau Plan Chantiers Canada : S'appuyer sur nos récentes réussites

En 2007, le gouvernement du Canada a lancé le plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars, le premier plan d'infrastructure fédéral à long terme. Grâce à ce plan, le gouvernement du Canada a appuyé des milliers de projets qui ont permis aux Canadiens de disposer de meilleures infrastructures publiques et qui ont renforcé l'économie nationale.

Dans le Plan d'action économique du Canada annoncé dans le Budget 2009, le gouvernement a reconnu le rôle important que jouent les infrastructures pour stimuler et soutenir l'économie canadienne. Dans le cadre du Plan, on a créé le Fonds de stimulation de l'infrastructure de 4 milliards de dollars pour des projets d'infrastructure prêts à être construits, on a alloué un financement supplémentaire au volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada, on a créé le Fonds pour l'infrastructure verte de 1 milliard de dollars, et on a accéléré le versement du financement au titre du Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires et du Fonds Chantiers Canada afin de faire démarrer des projets plus tôt que prévu.

Plus récemment, dans le Plan d'action économique de 2013 du gouvernement du Canada (Budget 2013), on a instauré le Nouveau Plan Chantiers Canada de 53 milliards de dollars sur 10 ans afin de soutenir des projets d'infrastructure publique d'importance nationale, régionale et locale partout au pays. Le Nouveau Plan Chantiers Canada, qui comprend le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence renouvelé et le Nouveau Fonds Chantiers Canada (lancé en mars 2014), est le plan d'infrastructure fédéral le plus important de l'histoire du pays. Il s'appuie sur le succès des programmes d'infrastructure fédéraux antérieurs afin de favoriser la croissance économique, la création d'emplois, les gains de productivité et une qualité de vie élevée pour les Canadiens.

II. Programmes de paiements de transfert

L'ensemble des programmes de paiements de transfert d'Infrastructure Canada répond aux besoins locaux et régionaux en infrastructure tout en favorisant l'atteinte des priorités nationales. Ces programmes aident à renforcer l'économie canadienne, à assurer le transport des personnes et des biens, et à assainir l'eau et l'air. En 2013-2014, le Ministère a versé du financement en utilisant trois mécanismes généraux*:

* Les allocations pour les programmes de paiements de transfert présentés sur cette page sont les allocations originales qui ont été annoncées par le gouvernement du Canada et elles ne reflètent pas les rajustements subséquents.

1.3 Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

En 2013-2014, l'architecture d'alignement des programmes (AAP) d'Infrastructure Canada comprenait deux résultats stratégiques, neuf programmes ainsi que les services internes[2] appuyant les activités du Ministère. On aborde ces programmes en détail dans la section II du présent rapport.

Résultat stratégique 1 :

Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure.

Programmes
1.1 Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires
1.2 Fonds de la taxe sur l'essence

Résultat stratégique 2 :

Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Programmes
2.1 Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada
2.2 Volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada
2.3 Fonds pour l'infrastructure verte
2.4 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
2.5 Fonds sur l'infrastructure municipale rurale
2.6 Fonds sur l'infrastructure frontalière
2.7 Analyse économique et Recherche

Programme qui soutient tous les résultats stratégiques :
Services internes

Ces programmes représentent les secteurs d'activités et les initiatives dont le Ministère était chargé au cours du dernier exercice financier. Les dix programmes mènent à la construction et à l'amélioration d'infrastructures publiques, contribuant ainsi aux résultats stratégiques du Ministère.

2 Le financement pour les services internes comprend les fonds de fonctionnement pour l'administration de base et la mise en œuvre des programmes.

Dans les tableaux sommaires du rendement portant sur les résultats stratégiques et les programmes, présentés dans la section 1.6 du présent rapport, Infrastructure Canada a inclus un troisième résultat stratégique constitué des programmes relevant du Plan d'action économique annoncé en janvier 2009. Ce résultat stratégique, « Les projets d'infrastructure prêts à être mis en chantier reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral », a été intégré à ces tableaux puisqu'il contient des chiffres pour 2011-2012, soit le dernier exercice durant lequel des dépenses ont été engagées au titre du Plan d'action économique de 2009. Puisqu'il faut indiquer dans les tableaux les dépenses réelles pour 2011-2012, 2012-2013 et 2013-2014, ce troisième résultat stratégique est nécessaire pour qu'on puisse faire le rapprochement des totaux.

Les programmes relevant du résultat stratégique 3 ne sont pas traités dans la section II du présent rapport.

1.4 Priorités organisationnelles

Cinq priorités organisationnelles ont orienté le travail du Ministère en 2013-2014 :

- Négocier avec les partenaires des ententes de financement qui reflètent le financement permanent du Fonds de la taxe sur l'essence (environ 2 milliards de dollars par année);
- Travailler avec les partenaires financiers pour poursuivre la mise en œuvre des programmes existants, tout en assurant une gestion et une surveillance prudentes de ces programmes;
- Renouveler le Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures en vue des futurs programmes d'infrastructure;
- Travailler à l'élaboration des futurs programmes de financement des infrastructures publiques qui seront en vigueur au-delà de l'expiration du plan Chantiers Canada; et
- Réaliser des économies opérationnelles par la réalisation efficace du mandat du Ministère – gestion prudente, intendance et mise en œuvre de la série de programmes actuelle.

Sommaire des progrès réalisés par rapport aux priorités

Priorité	Type[3]	Résultat(s) stratégique(s)
Négocier avec les partenaires des ententes de financement qui reflètent le financement permanent du Fonds de la taxe sur l'essence (environ 2 milliards de dollars par année).	Nouvelle	• **Résultat stratégique 1 :** Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure.
Description		
En septembre 2013, le Conseil du Trésor a approuvé les modalités du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) permanent, renouvelé et indexé. À la suite de cette approbation, au début novembre, on a fait parvenir des ententes administratives à toutes les administrations, lançant ainsi officiellement les négociations dans le but de finaliser les ententes bilatérales dans un délai permettant de verser sans interruption les fonds du FTE aux provinces et aux territoires durant l'exercice financier 2014-2015.		

3 Les différents types de priorités sont les suivants : **priorité déjà établie** — établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; **priorité permanente** — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; et **priorité nouvelle** — établie au cours de l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

Priorité	Type	Résultat(s) stratégique(s)
Travailler avec les partenaires financiers pour poursuivre la mise en œuvre des programmes existants, tout en assurant une gestion et une surveillance prudentes de ces programmes.	Permanente	• **Résultat stratégique 1 :** Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure. • **Résultat stratégique 2 :** Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Description

Le Ministère, en collaboration avec les partenaires financiers, a réalisé des progrès pour continuer à soutenir la mise en œuvre et la surveillance des programmes. Des politiques, des procédures et des outils ont été élaborés et mis en œuvre pour favoriser une saine gouvernance et une saine surveillance des programmes. On a accordé une attention particulière aux programmes temporisés afin de s'assurer qu'ils puissent être terminés en temps opportun pour appuyer les résultats stratégiques du Ministère. Cela a permis au Ministère de s'acquitter de sa responsabilité de fournir du financement pour des investissements en infrastructure qui contribuent au renforcement de l'économie, à l'assainissement de l'environnement et à l'édification de collectivités prospères. Le Ministère reconnaît que la clôture de programmes temporisés constitue un défi et, à l'avenir, il continuera de travailler avec les intervenants pour assurer la clôture de ces programmes en temps opportun.

Priorité	Type	Résultat(s) stratégique(s)
Renouveler le Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures en vue des futurs programmes d'infrastructure.	Nouvelle	• **Résultat stratégique 1 :** Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure. • **Résultat stratégique 2 :** Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Description

Le Ministère a conclu le projet de réingénierie de l'entrepôt de données d'entreprise, qui a permis d'améliorer la durabilité en simplifiant et en améliorant les rapports sur les programmes, et ce, tout en réduisant les coûts opérationnels. En 2013-2014, le Ministère a continué d'améliorer le Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII), qui sert à la gestion et à la mise en œuvre des programmes d'infrastructure. Ces travaux amélioreront la gestion des grands programmes d'infrastructure, ils appuieront les nouveaux programmes d'infrastructure et ils amélioreront la qualité des données et la gestion de l'information.

Infrastructure Canada continue de travailler avec Services partagés Canada pour transférer l'hébergement du SPGII dans un centre de données de Services partagés Canada. Le Ministère a fait des progrès relativement à la définition des besoins concernant les services et l'hébergement avec Services partagés Canada, et il a poursuivi la planification détaillée de la migration et de la mise en œuvre. La Division de la gestion de l'information et de la technologie de l'information (GI-TI) prévoit terminer ces deux derniers projets durant l'exercice financier 2014-2015. Elle continuera de compter sur une forte mobilisation des utilisateurs/propriétaires et la supervision du Ministère.

Priorité	Type	Résultat(s) stratégique(s)
Travailler à l'élaboration des futurs programmes de financement des infrastructures publiques qui seront en vigueur au-delà de l'expiration du plan Chantiers Canada.	Déjà établie	• **Résultat stratégique 1 :** Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure. • **Résultat stratégique 2 :** Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Description

Une fois achevé le processus de collaboration mené en 2011-2012 pour le plan d'infrastructure à long terme, on a annoncé, dans le Budget 2013, le Nouveau Plan Chantiers Canada, qui constitue un engagement financier sur 10 ans pour les infrastructures et qui comprend 53 milliards de dollars en financement nouveau et existant pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Le Nouveau Plan Chantiers Canada a officiellement été lancé le 28 mars 2014, date à laquelle le Ministère était prêt à recevoir des propositions de projet d'infrastructure.

Infrastructure Canada est responsable de la mise en œuvre de deux fonds relevant du Nouveau Plan Chantiers Canada, soit le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé et indexé, ainsi que le Nouveau Fonds Chantiers Canada. Le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé fournira aux municipalités canadiennes 21,8 milliards de dollars sur 10 ans en financement stable, prévisible et à long terme pour les aider à construire et à revitaliser leurs infrastructures publiques. Les investissements effectués dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence continueront d'appuyer les objectifs environnementaux qui consistent à assainir l'air, à assainir l'eau et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais ils aideront également à atteindre les grands objectifs nationaux qui consistent à stimuler la productivité et la croissance économique, de même qu'à bâtir des villes et des collectivités solides.

Le Nouveau Fonds Chantiers Canada de 14 milliards de dollars appuie des projets d'infrastructure d'importance nationale, régionale et locale dans le cadre de deux volets :

- Le volet Infrastructures nationales de 4 milliards de dollars, destiné à des projets d'importance nationale qui procurent de vastes avantages au public et qui contribuent à la prospérité et à la croissance économique à long terme du Canada; et
- Le volet Infrastructures provinciales-territoriales de 10 milliards de dollars, dans le cadre duquel on fournit une affectation aux provinces et aux territoires. Ce volet comprend 9 milliards de dollars pour le sous-volet Projets nationaux et régionaux, et 1 milliard de dollars pour les collectivités de moins de 100 000 habitants dans le cadre du Fonds des petites collectivités.

Le Nouveau Fonds Chantiers Canada soutient la croissance économique et la productivité, ainsi que les objectifs relatifs à la qualité de vie, et ce, tout en maximisant l'argent pour les contribuables. On a simplifié les catégories de projets admissibles afin de mettre l'accent sur les projets ayant le plus grand impact économique, on a réduit le ratio du partage des coûts afin d'obtenir plus de financement auprès des partenaires, et les grands projets d'infrastructure seront réalisés de la manière la plus rentable possible puisqu'on envisagera de recourir à un mode d'approvisionnement en partenariat public-privé (PPP).

Priorité	Type	Résultat(s) stratégique(s)
Réaliser des économies opérationnelles par la réalisation efficace du mandat du Ministère – gestion prudente, intendance et mise en œuvre de la série de programmes actuelle.	Déjà établie	• **Résultat stratégique 1 :** Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure. • **Résultat stratégique 2 :** Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Description
Même si Infrastructure Canada n'était pas visé par le Plan d'action pour la réduction du déficit (PARD), il a continué de diminuer ses coûts de fonctionnement en 2013-2014. Tout au long de l'exercice, le Ministère a travaillé avec les organismes centraux afin de déterminer les ressources de fonctionnement nécessaires pour mettre en œuvre les programmes existants et les nouveaux programmes au cours des dix prochaines années.

1.5 Analyse des risques

En 2013-2014, les trois risques suivants ont été classés comme étant les risques les plus élevés relativement à l'atteinte des résultats stratégiques d'Infrastructure Canada.

Risque	Réponse au risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes
L'absence d'un budget de fonctionnement pluriannuel approuvé pourrait avoir un impact sur la capacité d'Infrastructure Canada de remplir pleinement son mandat.	À la suite de discussions régulières entre Infrastructure Canada et les organismes centraux, et grâce à l'application d'un modèle rigoureux d'établissement des coûts ministériels, Infrastructure Canada a obtenu des fonds de fonctionnement à long terme en 2013 2014, ce qui lui permettra de planifier pour les dix prochaines années. Il s'agit là d'une réalisation très importante qui permet au Ministère de disposer de fonds de fonctionnement suffisants pour mettre en œuvre le Nouveau Fonds Chantiers Canada à compter d'avril 2014.	• Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires • Fonds de la taxe sur l'essence • Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada • Volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada • Fonds pour l'infrastructure verte • Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique • Fonds sur l'infrastructure municipale rurale • Fonds sur l'infrastructure frontalière • Analyse économique et recherche
Infrastructure Canada pourrait ne pas être en mesure de répondre rapidement et efficacement aux problèmes de gestion de l'information et de technologie de l'information pour les nouveaux programmes au cours de la période de planification.	Infrastructure Canada a entretenu de solides relations avec Services partagés Canada, notamment en tenant des réunions hebdomadaires avec le groupe de travail de l'équipe chargée de la transition vers SPC, des réunions bimensuelles avec l'équipe de directeurs chargée de la transition vers SPC, ainsi que des réunions trimestrielles avec l'équipe de transition vers SPC au niveau des DG. D'importants progrès ont donc été accomplis, et SPC a commencé à mettre en œuvre des plans qui appuieront la migration du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII). Les projets de réingénierie de l'entrepôt de données d'entreprise et de renouvellement des grands programmes d'infrastructure vont bon train et permettront de répondre aux futurs besoins du Ministère. Finalement, les initiatives de dotation ont commencé à accroître la capacité de l'équipe de GI-TI, ce qui lui permettra de répondre aux futurs besoins.	

Infrastructure Canada pourrait ne pas être en mesure de planifier de manière précise et de maintenir la combinaison appropriée de compétences dans les postes appropriés pour répondre à ses besoins stratégiques incertains à moyen et à long terme.	On a mis à jour le Plan intégré des activités et des ressources humaines afin de soutenir les besoins relatifs aux futurs programmes. On s'attend à ce que le niveau de compétence des employés augmente grâce aux initiatives mises en œuvre dans chaque direction générale. Par exemple, les possibilités d'apprentissage et de formation à la Direction générale des opérations des programmes sont offertes par un groupe de travail à la source. À la Direction générale des politiques et des communications, on a recours à des affectations pour accroître la capacité par le transfert de connaissances à d'autres directions générales ou ministères. Les Ressources humaines ont développé un programme de mentorat interministériel et elles continuent d'appuyer le forum des gestionnaires organisé chaque trimestre. Ces initiatives devraient mieux préparer les employés à relever les défis qui se poseront lors de la mise en œuvre des nouveaux programmes d'infrastructure. On informe les cadres supérieurs de toutes les activités centralisées afin d'assurer une capacité pour la mise en œuvre et d'influencer le moment où l'on effectue des changements, ce qui comprend les séances de breffage mensuelles au Comité de gestion ministériel concernant toutes les initiatives de centralisation du gouvernement du Canada.	

Infrastructure Canada a récemment terminé son Profil de risque ministériel pour 2014 et il a mis en œuvre des réponses aux risques additionnelles afin de gérer efficacement son contexte de risque changeant. Ces activités de gestion du risque font en sorte que le Comité de gestion ministériel est informé des facteurs de risque émergents et donnent la possibilité de prendre de nouvelles mesures pour atteindre les priorités du Ministère et favoriser l'atteinte de ses résultats stratégiques. Finalement, la gestion du risque est pleinement intégrée aux processus décisionnels d'Infrastructure Canada, et les leçons apprises dans le cadre des exercices réguliers de mise à jour des risques sont ancrées dans la culture du Ministère à tous les niveaux opérationnels, améliorant ainsi l'efficacité et la gestion des programmes.

1.6 Dépenses réelles

Ressources financières budgétaires - Total pour le Ministère (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins les dépenses prévues
3 924 705 788	3 924 705 788	4 161 606 986	3 513 825 491	-410 880 297

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart 2013-2014 (ressources réelles moins les ressources prévues)
331	285	-46

Sommaire de planification budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

(en dollars)								
Résultats stratégiques, programmes et services internes	Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011-2012
Résultat stratégique 1 : Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure								
Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires	265 490 056	265 490 056	55 351 611	0[4]	321 192 991	191 464 385	237 611 162	188 695 432
Fonds de la taxe sur l'essence	1 976 235 536	1 976 235 536	1 973 411 002	1 973 411 002	2 108 849 290	2 107 905 313	1 966 919 175	2 206 246 353
Sous-total	**2 241 725 592**	**2 241 725 592**	**2 028 762 613**	**1 973 411 002**	**2 430 042 281**	**2 299 369 698**	**2 204 530 337**	**2 394 941 785**

4 Aucune dépense n'était prévue pour le Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires en 2015-2016 dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015. Tous les fonds disponibles dans le cadre de ce programme étaient engagés au 31 mars 2014.

(en dollars)								
Résultats stratégiques, programmes et services internes	Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011-2012
Résultat stratégique 2 : Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables								
Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada	188 733 842	188 733 842	139 431 232	234 823 236	188 868 012	121 255 786	187 045 867	213 883 529
Volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada	942 955 457	942 955 457	707 039 728	696 289 242	955 186 117[5]	703 538 461[5]	927 179 560	759 827 768
Fonds pour l'infrastructure verte	125 029 717	125 029 717	89 590 129	81 264 887	125 402 876	85 735 908	117 858 252	30 273 740
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique	289 102 147	289 102 147	304 298 406[6]	192 366 941[6]	300 714 738	197 363 859	241 178 488	188 381 898
Fonds sur l'infrastructure municipale rurale	78 763 106	78 763 106	0[7]	0[7]	78 863 733	42 891 190	36 718 756	88 043 031
Fonds sur l'infrastructure frontalière	22 965 393	22 965 393	51 050 180	18 017	44 177 047	28 261 439	8 099 074	35 041 544
Analyse économique et Recherche	0	0	0	0	5 000	5 000	79 681	3 143 090
Sous-total	**1 647 549 662**	**1 647 549 662**	**1 291 409 675**	**1 204 762 323**	**1 693 217 523**	**1 179 051 643**	**1 518 159 678**	**1 318 594 600**

5 Le total des autorisations pouvant être utilisées en 2013-2014 au titre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada (VGI-FCC) inclut également le total des autorisations pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (pour un total de 8 246 357 $), pour la période du 13 février au 31 mars 2014. Les dépenses réelles en 2013-2014 au titre du VGI-FCC incluent également les dépenses pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (pour un total de 8 246 357 $). Le 13 février 2014, la responsabilité du projet du corridor pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent, qui incombait à Transports Canada, a été transférée au ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Étant donné que ce programme ne figurait pas dans l'architecture d'alignement des programmes (AAP) d'Infrastructure Canada en 2013-2014, il a été inclus dans le VGI-FCC aux fins du présent rapport. Il est à noter que même si le VGI-FCC est un programme de contribution, le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent est un projet d'immobilisations de grande envergure, et les dépenses qui y sont liées n'ont aucun lien avec les contributions ou les programmes de paiements de transfert.

6 Les dépenses prévues en 2014-2015 et 2015-2016 au titre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) incluent également les dépenses prévues en 2014-2015 et 2015-2016 pour le programme de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk. Ce programme a été approuvé en novembre 2013 et a été intégré au FCIS dans l'architecture d'alignement des programmes (AAP) du Ministère. Cependant, pour 2013-2014, aucune dépense n'a été comptabilisée dans le cadre du programme de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le programme de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk dans les tableaux de renseignements supplémentaires[vii] du présent rapport.

7 Aucune dépense n'était prévue pour le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale en 2014-2015 et 2015-2016 dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015 puisqu'on procède actuellement à la clôture du programme.

(en dollars)								
Résultats stratégiques, programmes et services internes	Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011-2012
Résultat stratégique 3 : Les projets d'infrastructure prêts à être mis en chantier reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral[8]								
Fonds de stimulation de l'infrastructure	0	0	0	0	0	0	0	634 927 373
Complément du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada	0	0	0	0	0	0	0	136 121 759
Sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**771 049 132**
Services internes	35 430 534	35 430 534	1 425 483[9]	1 442 294[9]	38 347 182	35 404 150[10]	29 966 377	55 524 756
Services internes Sous-total	**35 430 534**	**35 430 534**	**1 425 483**	**1 442 294**	**38 347 182**	**35 404 150**	**29 966 377**	**55 524 756**
Total	**3 924 705 788**	**3 924 705 788**	**3 321 597 771**	**3 179 615 619**	**4 161 606 986**	**3 513 825 491**	**3 752 656 392**	4 540 110 273

1.6.1 Résumé du rendement

Parmi les réalisations d'Infrastructure Canada en 2013-2014, notons les activités et les produits livrables qui ont permis au gouvernement du Canada de remplir efficacement ses engagements à l'égard des investissements fédéraux dans les infrastructures. Ces réalisations incluent ce qui suit :

- Le Ministère a travaillé avec ses partenaires et les intervenants afin de finaliser les paramètres de programme du Nouveau Fonds Chantiers Canada de 14 milliards de dollars, à la suite de quoi le programme a été lancé le 28 mars 2014. Le Nouveau Fonds Chantiers Canada est donc officiellement opérationnel.
- Le Ministère a travaillé avec ses partenaires afin de renouveler des ententes du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) qui reflètent la permanence du Fonds et qui permettent la mise en œuvre efficace du FTE renouvelé en 2014.

8 Ce résultat stratégique a été inclus dans ces tableaux puisqu'il contient des chiffres pour 2011-2012, le dernier exercice durant lequel des dépenses ont été engagées dans le cadre du Plan d'action économique de 2009. Puisqu'il faut indiquer dans les tableaux les dépenses réelles en 2011-2012, 2012-2013 et 2013-2014, ce troisième résultat stratégique est nécessaire pour inclure toutes les dépenses.

9 Le montant des dépenses prévues pour les services internes en 2014-2015 et 2015-2016 reflète seulement les soldes d'ouverture des fonds restants. Lorsque le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015 a été préparé, les fonds de fonctionnement d'Infrastructure Canada n'avaient pas encore été confirmés pour 2014-2015 et les exercices suivants, il n'y avait donc aucun montant indiqué dans le Budget principal des dépenses.

En mars 2014, le Conseil du Trésor a approuvé les fonds de fonctionnement d'Infrastructure Canada pour les dix prochaines années. Le financement pour 2014-2015 a été obtenu dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses de 2014-2015.

10 Les dépenses réelles pour les services internes d'Infrastructure Canada en 2013-2014 n'incluent pas les dépenses pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent puisque Transports Canada a engagé tous les coûts de services internes en 2013-2014.

Tout en préparant pour les municipalités une transition harmonieuse vers le FTE renouvelé en 2014, Infrastructure Canada a continué de verser environ 2 milliards de dollars en 2013-2014 dans le cadre de ce programme, fournissant ainsi aux municipalités une source de financement stable et prévisible pour leurs priorités en infrastructure.

De plus, Infrastructure Canada a continué d'administrer les programmes existants de concert avec les provinces, les territoires et les municipalités afin d'engager le financement restant au titre des programmes en cours et de veiller à l'achèvement des projets en temps opportun. Dans l'ensemble, en 2013-2014, Infrastructure Canada a effectué des investissements considérables dans la construction et l'amélioration d'infrastructures publiques partout au pays. Il a dépensé plus de 3,5 milliards de dollars tout en assurant une gestion et une surveillance prudentes de ses programmes, afin d'assurer l'optimisation continue des ressources pour les contribuables.

1.6.2 Alignement des dépenses par rapport au cadre pangouvernemental

Alignement des dépenses réelles de 2013-2014 par rapport au Cadre pangouvernemental[iv] (en dollars)

Résultat stratégique 1	Programmes	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2013-2014
Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure	Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires	Affaires économiques	Croissance économique forte	191 464 385
	Gas Tax Fund	Affaires économiques	Croissance économique forte	2 107 905 313
Résultat stratégique 2	**Programmes**	**Secteur de dépenses**	**Résultat du gouvernement du Canada**	**Dépenses réelles 2013-2014**
Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables	Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada	Affaires économiques	Croissance économique forte	121 255 786
	Volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada	Affaires économiques	Croissance économique forte	703 538 461
	Fonds pour l'infrastructure verte	Affaires économiques	Environnement propre et sain	85 735 908
	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique	Affaires économiques	Croissance économique forte	197 363 859
	Fonds sur l'infrastructure municipale rurale	Affaires économiques	Croissance économique forte	42 891 190
	Fonds sur l'infrastructure frontalière	Affaires économiques	Croissance économique forte	28 261 439
	Analyse économique et Recherche	Affaires économiques	Économie axée sur l'innovation et le savoir	5 000

Total des dépenses réelles par secteur de dépenses (en dollars)*

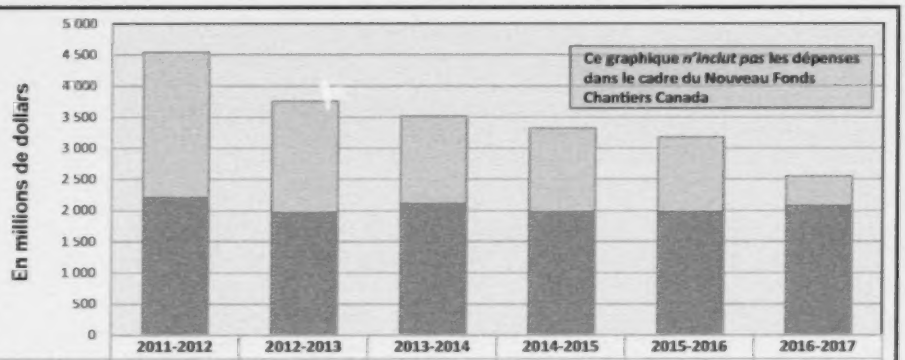
Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	3 889 275 254	3 478 421 341

*Note : Les chiffres dans ce tableau comprennent seulement les contributions effectuées sous les Résultats stratégiques, et excluent les dépenses faites sous les Services internes.

1.7 Tendances relatives aux dépenses du Ministère

En 2013-2014, les dépenses réelles d'Infrastructure Canada ont totalisé plus de 3,5 milliards de dollars pour des investissements en infrastructure effectués dans le cadre de ses programmes afin d'atteindre les résultats visés par les programmes et de contribuer à l'atteinte de ses résultats stratégiques.

Figure 4 : Tendances relatives aux dépenses du Ministère



	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017
Programmes temporisés*	2 334	1 786	1 406	1 349	1 207	473
Fonds de la taxe sur l'essence**	2 206	1 967	2 108	1 973	1 973	2 072

*Les **programmes temporisés** sont des programmes ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents.

Le financement au titre du **Fonds de la taxe sur l'essence inclut les dépenses votées et les dépenses législatives. Jusqu'au 31 mars 2014, le programme constitutait des dépenses votées, et depuis le 1er avril 2014, les dépenses effectuées dans le cadre de ce programme sont devenues des dépenses législatives.

De façon globale, la figure 4 montre la stabilité et la prévisibilité des fonds d'infrastructure qui sont fournis dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE), avec des dépenses totalisant environ 2 milliards de dollars par année. Dans ce graphique, le FTE est le seul programme de paiements de transfert à ne pas être considéré comme étant un « programme temporisé ».

En 2014-2015 et durant les exercices suivants, le Ministère continuera de verser du financement dans le cadre de ses programmes de paiements de transfert en cours et dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC). Il est à noter que le présent rapport et la figure 4 n'incluent pas les dépenses prévues pour le NFCC puisque celui-ci ne figurait pas dans l'architecture d'alignement des programmes de 2013-2014 d'Infrastructure Canada. Par conséquent, le graphique montre une diminution générale des niveaux de dépenses dans le cadre des « programmes temporisés » étant donné que les programmes existants, y compris les programmes relevant du plan Chantiers Canada de 2007, sont en fin de vie. **Les dépenses prévues pour le NFCC figureront dans les futurs rapports du Ministère.**

Le sommet atteint en 2011-2012 sur le plan des dépenses cadre avec la clôture de deux programmes d'Infrastructure Canada relevant du Plan d'action économique (PAE) de 2009 : le Fonds de stimulation de l'infrastructure et le Complément du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada.

1.8 Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir ddes renseignements au sujet des crédits votés et des dépenses législatives d'Infrastructure Canada, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2014*[v] sur le site web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

L'information contenue dans la présente section est présentée conformément à l'architecture d'alignement des programmes de 2013-2014 d'Infrastructure Canada :

Résultat stratégique 1 :

Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure.

Programmes :

- Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires; et
- Fonds de la taxe sur l'essence.

Résultat stratégique 2 :

Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Programmes :

- Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada;
- Volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada;
- Fonds pour l'infrastructure verte;
- Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique;
- Fonds sur l'infrastructure municipale rurale;
- Fonds sur l'infrastructure frontalière; et
- Analyse économique et Recherche.

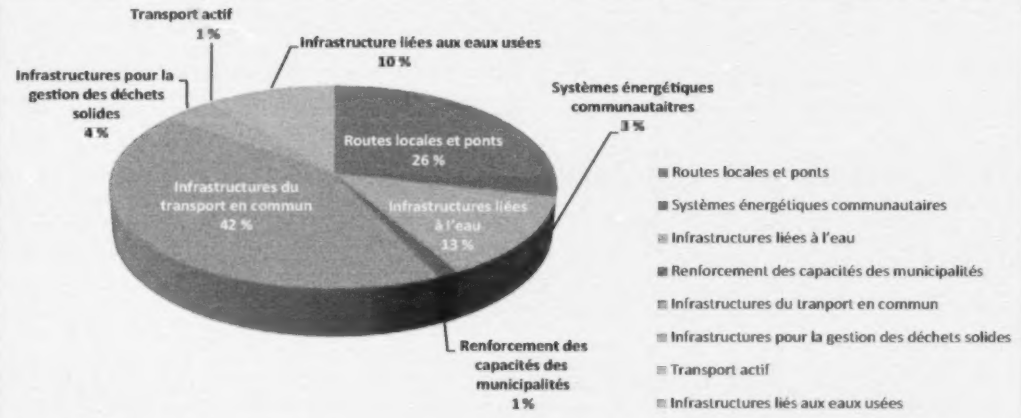
2.1 Résultat stratégique 1

Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure.

Dans le cadre du résultat stratégique 1, le Fonds de la taxe sur l'essence et le Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires ont continué de fournir un financement stable et prévisible aux administrations, et ils leur offrent une grande souplesse pour le financement de leurs priorités en matière d'infrastructure de base.

Depuis le début du programme du Fonds de la taxe sur l'essence en 2005 jusqu'à 2012-2013, les municipalités canadiennes ont dépensé 7,3 milliards de dollars pour des projets municipaux dans des domaines qui reflètent leurs priorités locales et leurs besoins, comme le transport en commun, les routes locales et les ponts, de même que les infrastructures liées à l'eau et aux eaux usées (**figure 5**).

Figure 5 : Dépenses au titre du Fonds de la taxe sur l'essence par catégorie de projets



Note : Proportion des dépenses du FTE par catégorie de projets entre 2005-2006 et 2012-2013. Le « transport actif » fait référence aux infrastructures qui sont detinées aux piétons et aux cyclistes et qui favorisent un mode de vie sain et actif.

Source : Examen annuel des dépenses.

2.1.1 Programme : Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires

Description du programme :

Ce programme vise à fournir un financement de base à chaque province et territoire pour ses priorités en matière d'infrastructure publique de base. De plus, le financement accordé aux trois territoires aux termes du Fonds Chantiers Canada est géré dans le cadre de ce fonds. Le Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires a été conçu pour aider les provinces et les territoires à réaliser leurs priorités en infrastructure. Il appuie également la croissance économique et la productivité, l'assainissement de l'environnement, ainsi que le développement de collectivités prospères. Bien que les paiements soient versés aux provinces et aux territoires, les bénéficiaires finaux peuvent aussi comprendre les administrations locales et régionales et les organismes du secteur privé. Pour que le financement fédéral puisse être versé aux provinces et aux territoires, ceux-ci soumettent une liste de projets d'infrastructure dans un plan d'immobilisations qui doit être accepté par le ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Les paiements sont effectués à l'avance et les dispositions relatives au partage des coûts s'appliquent à l'ensemble d'un plan d'immobilisations, et non à chaque projet. Les provinces et les territoires peuvent regrouper ces fonds, les conserver en banque ou les gérer sur une base de trésorerie, ce qui leur donne de la souplesse pour la mise en œuvre.

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013 2014
265 490 056	265 490 056	321 192 991	191 464 385	-74 025 671

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
3	3	0

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des provinces et des autres partenaires en pourcentage du financement fédéral	≥100 %	155,8 %
	Financement obtenu auprès des territoires et des autres partenaires en pourcentage du financement fédéral	≥33 %	50,1 %
Les organisations bénéficiaires sont tenues de rendre compte des sommes reçues aux termes du Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires	Nombre d'administrations respectant les exigences relatives à la présentation de rapports annuels sur les dépenses, conformément aux ententes de financement signées	13	13

Analyse du rendement et leçons tirées

À la suite de l'accélération du Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires (Financement de base pour les P/T) dans le cadre du Plan d'action économique de 2009, tous les fonds disponibles aux termes du Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires (2,3 milliards de dollars) étaient engagés en date du 31 mars 2014.

Durant la période visée par le rapport, sept plans d'immobilisations modifiés ont été approuvés pour deux administrations, ce qui a permis d'engager un financement fédéral additionnel de 3,6 millions de dollars et d'obtenir 6,8 millions de dollars des partenaires pour 12 nouveaux projets.

Les paramètres de programme du Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires exigent que les provinces allouent un montant équivalant à la contribution fédérale aux projets qui figurent dans leur plan d'immobilisations. Pour leur part, les territoires doivent allouer un financement représentant au moins le tiers de la contribution fédérale. Les résultats réels montrent que les provinces et les territoires ont contribué bien au-delà de ce que prévoient les exigences du programme concernant le partage des coûts.

Infrastructure Canada continue de travailler avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour s'assurer que les rapports exigés sont soumis au moment opportun et le Ministère donne des conseils sur toutes les questions qui peuvent survenir lors de la vérification provinciale ou territoriale et qui pourraient reporter la remise des rapports et le versement des paiements connexes. À ce jour, deux administrations ont rempli toutes les obligations en matière de rapports et ont reçu leur paiement final dans le cadre du Financement de base pour les P/T.

2.1.2 Programme : Fonds de la taxe sur l'essence

Description du programme :

Ce programme fournit aux municipalités un financement prévisible à long terme qui leur permet de construire et de remettre en état des infrastructures publiques de base. Le gouvernement fédéral a conclu des ententes au titre du Fonds de la taxe sur l'essence avec les provinces, les territoires, l'Association des municipalités de l'Ontario, l'Union des municipalités de la Colombie Britannique et la Ville de Toronto, ententes qui étaient en vigueur de 2005-2006 à 2013-2014. De plus, le gouvernement a signé toutes les ententes au titre du Fonds de la taxe sur l'essence permanent. Ces ententes, qui entrent en vigueur en 2014-2015, établissent un cadre de responsabilisation aux termes duquel le gouvernement du Canada verse deux fois par année des fonds de la taxe sur l'essence aux signataires, qui, à leur tour, versent les fonds aux municipalités selon une formule de répartition convenue à l'avance. Pour leur part, les municipalités décident des projets à prioriser parmi les catégories d'investissements établies. Les projets ciblent des objectifs environnementaux, notamment l'assainissement de l'air et de l'eau, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et ils renforcent les capacités de planification à long terme des collectivités. Les municipalités peuvent mettre en commun ces fonds, les conserver en banque ou s'en servir pour garantir un emprunt, ce qui leur offre une souplesse nettement accrue sur le plan financier. Les bénéficiaires admissibles sont tenus de présenter un rapport annuel qui rend compte de leur utilisation des fonds et montre qu'ils respectent les modalités des ententes du Fonds de la taxe sur l'essence.[11]

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
1 976 235 536	1 976 235 536	2 108 849 290	2 107 905 313	131 669 777

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
16	14	-2

11 La loi édictant le financement permanent du Fonds de la taxe sur l'essence a reçu la sanction royale le 15 décembre 2011. De plus, tel qu'annoncé dans le Plan d'action économique de 2013, le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé est maintenant indexé à 2 pour cent par année, et il donnera aux municipalités une plus grande souplesse pour dépenser les fonds fédéraux dans un plus large éventail de priorités en matière d'infrastructure.

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les provinces, les territoires et les associations municipales doivent rendre compte du financement fourni aux administrations locales dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence	Pourcentage des administrations qui respectent les exigences relatives aux rapports annuels sur les dépenses et aux rapports périodiques sur les résultats	100 %	93 % des rapports annuels sur les dépenses ont été soumis 62 % des rapports périodiques sur les résultats ont été soumis
Les municipalités ont accès à un financement stable et prévisible pour bâtir et améliorer leurs infrastructures	Montant de l'affectation provinciale/ territoriale qui a été versé aux municipalités aux fins de dépenses pour les priorités en matière d'infrastructure municipale (exprimé en pourcentage de l'affectation annuelle)	95 %	98 %*
Le Fonds de la taxe sur l'essence favorise les investissements dans les infrastructures municipales écologiquement viables	Valeur des dépenses pour des projets qui favorisent un environnement plus sain et plus durable, ainsi que des collectivités plus habitables	1,98 milliard de dollars	1,72 milliard de dollars**

Notes :

* Le calcul est fondé sur les montants versés aux municipalités (transférés aux bénéficiaires), tels qu'ils ont été rapportés dans le plus récent rapport annuel sur les dépenses (2012-2013).

** Le calcul est fondé sur les dépenses réelles durant l'exercice précédent (2012-2013). La province de Québec ne fournit pas de renseignements sur les dépenses relatives aux projets. Par conséquent, ce total n'inclut pas les dépenses du Québec. L'affectation totale du Québec pour 2012-2013 s'élevait à plus de 463 millions de dollars.

Analyse du rendement et leçons tirées

En 2013-2014, Infrastructure Canada a continué de fournir aux provinces, aux territoires et aux municipalités un financement stable et prévisible au titre du Fonds de la taxe sur l'essence. Comme en témoignent les rapports sur les dépenses de 2012-2013, tous les projets financés dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence ont contribué à la construction et à l'amélioration d'infrastructures publiques qui contribuent à l'assainissement de l'air, à l'assainissement de l'eau ou à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les projets de renforcement des capacités financés aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence ont également contribué à la planification municipale intégrée.

L'achèvement et la soumission des rapports sur les résultats par les bénéficiaires ont été retardés dans certaines administrations. Certains bénéficiaires ont indiqué que, en plus de leur capacité limitée, le lancement des négociations pour le Fonds de la taxe sur l'essence les a empêchés de finaliser, d'approuver et de soumettre à Infrastructure Canada les rapports sur les résultats.

Dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence, les affectations annuelles prédéterminées devraient être versées aux provinces et aux territoires conformément à un calendrier de paiements réguliers. Cependant, le versement du financement est conditionnel à la soumission d'un rapport annuel sur les dépenses (RAD). Lorsqu'on tarde à se conformer à cette exigence du programme, cela entraîne des retards au niveau des paiements, qui sont versés une fois les rapports reçus et approuvés. En 2013-2014, la soumission des rapports en suspens pour l'exercice précédent explique l'écart de 131,7 millions de dollars entre les fonds qu'on prévoyait verser et les fonds réellement versés.

Infrastructure Canada a aussi accompli des progrès très importants dans le renouvellement du Fonds de la taxe sur l'essence. Il a mené des discussions de fond avec les provinces, les territoires et les autres intervenants afin de finaliser les paramètres du programme et, en novembre 2013, il a fait parvenir les ententes administratives pour le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé (2014-2015 à 2023-2024) à tous les signataires. Il a mis en œuvre les recommandations de Vérification et Évaluation, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la visibilité du fédéral et des communications dans le cadre du programme. De plus, il a révisé les protocoles de communication qui font partie intégrante de toutes les ententes. Au 31 juillet 2014, les négociations pour le Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé étaient terminées et on avait signé des ententes avec toutes les administrations.

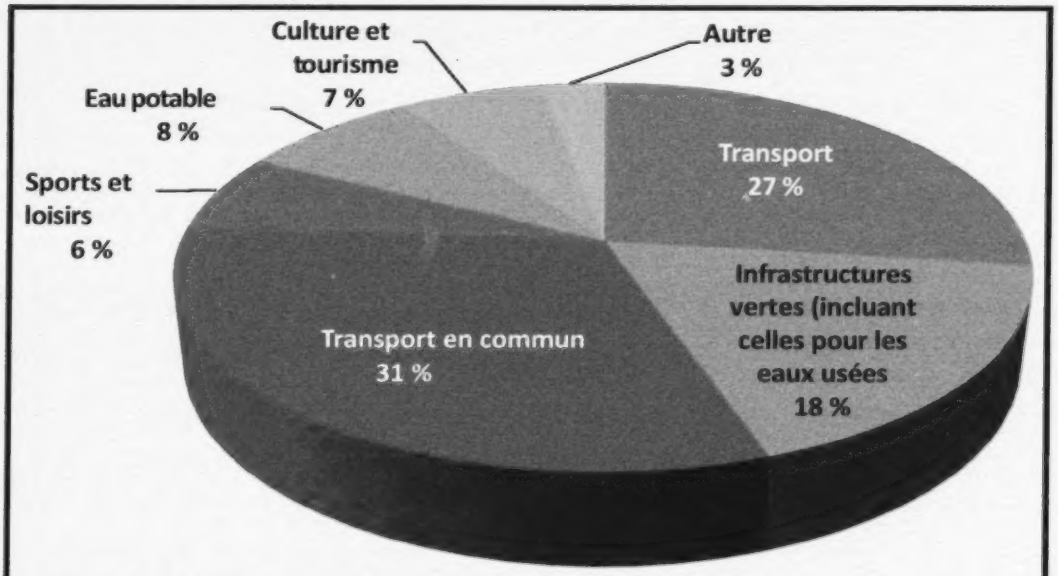
2.2 Résultat stratégique 2

Du financement est versé pour une infrastructure publique efficiente et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens dans une économie concurrentielle, un environnement sain et des collectivités habitables.

Ce résultat stratégique reflète les programmes d'infrastructure à long terme du Ministère, ce qui comprend les programmes ciblés comme le Fonds pour l'infrastructure verte et le Fonds Chantiers Canada. Le Ministère fournit du financement aux partenaires pour des projets de petite et de grande envergure, ou des projets qui procurent des avantages à l'échelle nationale et régionale. Nos programmes de paiements de transfert supportent les priorités de nos partenaires.

Depuis 2006, dans le cadre des divers programmes du Ministère qui relèvent du résultat stratégique 2, on a fourni plus de 10,3 milliards de dollars pour des projets d'infrastructure provinciaux, territoriaux et municipaux dans des domaines comme le transport (autoroutes, routes, ponts et infrastructures ferroviaires), le transport en commun, l'eau potable, les infrastructures vertes (ce qui comprend l'énergie verte et les infrastructures de traitement des eaux usées), les sports et les loisirs, de même que la culture et le tourisme. La **figure 6** et le tableau qui s'y rattache fournissent de plus amples renseignements sur le nombre de projets et le financement alloué par Infrastructure Canada par catégorie d'actifs.

Figure 6 : Financement d'Infrastructure Canada dans le cadre des programmes relevant du RS2, par catégorie d'actifs



Ceci inclut le financement engagé depuis 206 pour le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada, le Fonds pour l'infrastructure verte, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastrucfture municipale rurale. En date du 27 août 2014.

Nombre total de projets et financement pour les programmes relevant du RS2, par catégorie d'actifs depuis 2006		
Catégorie de projets	**Nombre de projets**	**Financement d'INFC (en million de dollars) :**
Transport	577	2 785,5
Infrastructure verte (y compris les eaux usées)	688	1 838,9
Transport en commun	33	3 254,1
Sports et loisirs	291	659,9
Eau potable	663	815,0
Culture et tourisme	90	680,7
Autre	513	303,1
Total	**2 855**	**10 337,2**

Note : Les programmes du RS2 incluent : volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada (VC-FCC), volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada (VGI-FCC), Fonds pour l'infrastructure verte (FIV), Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR).

2.2.1 Programme : volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada

Description du programme :

Ce programme vise à répondre aux besoins en infrastructure des petites collectivités de moins de 100 000 habitants. Les coûts des projets sont partagés avec les provinces et les municipalités, et chaque ordre de gouvernement assume généralement le tiers des coûts admissibles. Le volet soutient la construction, le renouvellement et l'amélioration d'infrastructures de base comme les infrastructures destinées à l'eau potable et au traitement des eaux usées, les routes locales et d'autres infrastructures des petites collectivités.[12]

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
188 733 842	188 733 842	188 868 012	121 255 786	-67 478 056

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
11	11	0

Résultats prévus du programme	Performance Indicators	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	≥200 %	207 %
Les infrastructures mises en place favorisent un environnement plus sain dans les petites collectivités	Nombre de projets terminés qui favorisent l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol, et qui contribuent à la production d'énergie verte Valeur des projets terminés qui favorisent l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol, et qui contribuent à la production d'énergie verte	206 projets 737,6 millions de dollars	194 projets 557,5 millions de dollars

12 À la suite de l'examen stratégique de 2010, 5,4 millions de dollars en fonds non alloués au titre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada ont été réaffectés à d'autres priorités du gouvernement du Canada. Aucun projet d'infrastructure annoncé n'a été annulé ou touché de quelque façon que ce soit en raison de la réaffectation des fonds.

Les infrastructures mises en place favorisent une économie concurrentielle pour les petites collectivités	Nombre de projets terminés qui favorisent une économie plus forte, concurrentielle et durable Valeur des projets terminés qui favorisent une économie plus forte, concurrentielle et durable	7 projets 14 millions de dollars	5 projets 8,4 millions de dollars
Les infrastructures mises en place font en sorte que les petites collectivités sont habitables	Nombre de projets terminés qui améliorent la sécurité dans les collectivités et les rendent plus habitables Valeur des projets terminés qui améliorent la sécurité dans les collectivités et les rendent plus habitables	485 projets 1,4 milliard de dollars	474 projets 1,3 milliard de dollars

* Quantité et valeur cumulatives des projets à terminer dans le cadre du programme, jusqu'au 31 mars 2014 inclusivement.

Analyse du rendement et leçons tirées

En 2013-2014, Infrastructure Canada et ses partenaires d'exécution fédéraux ont fait d'importants progrès dans la mise en œuvre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada :

- 65 projets d'une valeur de 328 millions de dollars ont été achevés;
- La construction a commencé pour 20 projets additionnels d'une valeur de 49 millions de dollars; et
- 247 projets d'une valeur de 1,3 milliard de dollars sont toujours en cours.

À la fin de cet exercice, 930 projets au total avaient été financés dans le cadre du programme, et un financement fédéral de plus de 1 milliard de dollars avait été engagé pour ces projets. La collaboration établie avec les partenaires d'exécution fédéraux et les intervenants permet de soutenir efficacement la mise en œuvre du programme. Plus de 70 pour cent des projets ont été achevés même s'il reste trois ans au programme.

Infrastructure Canada a également contribué à 14 autres projets réalisés au Québec grâce à une allocation fédérale de 200 millions de dollars dans le cadre du volet Grandes villes du Fonds Chantiers Canada.

Les investissements les plus importants effectués dans le cadre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada entrent dans les catégories suivantes : les infrastructures liées aux eaux usées, avec un investissement fédéral totalisant 348 millions de dollars; les infrastructures liées à l'eau, avec un investissement fédéral totalisant près de 260 millions de dollars, et les infrastructures des routes locales, pour un investissement fédéral total de plus de 172 millions de dollars.

Le nombre réel de projets achevés par les promoteurs durant l'exercice financier et, par conséquent, la valeur totale des projets achevés ont été inférieurs aux prévisions pour plusieurs raisons, entre autres le mauvais temps, les problèmes techniques et d'autres complications liées à la construction, qui ont retardé la construction. La construction de ces projets se poursuit et Infrastructure Canada continuera à rembourser les bénéficiaires à mesure que les demandes de remboursement seront soumises.

INFC a mis en œuvre des politiques et des outils pour l'exécution du programme afin d'améliorer la surveillance des progrès réalisés dans le cadre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada et l'établissement de rapports à cet égard. Ces outils visent surtout à améliorer les exigences relatives à l'établissement de rapports et à la qualité des données du programme, puisque cela constituait un point à améliorer dans le cadre du programme. Une évaluation du programme est prévue en 2014-2015 et Infrastructure Canada mettra en œuvre les recommandations qui en découleront pendant qu'il continuera à travailler avec les provinces afin de veiller à ce qu'on se prépare à la clôture du programme d'ici les trois prochaines années.

2.2.2 Programme : volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada

Description du programme :

Ce programme cible les projets d'infrastructure de plus grande envergure et d'importance nationale ou régionale. Il accroît les investissements généraux dans les infrastructures publiques et contribue à l'atteinte des grands objectifs fédéraux : la croissance économique, l'assainissement de l'environnement et l'édification de collectivités fortes et prospères. Au moins deux tiers des fonds sont consacrés aux priorités nationales : l'eau, les eaux usées, le transport en commun, les routes essentielles du réseau routier national et l'énergie verte. Le volet Grandes infrastructures comporte 12 catégories d'investissements admissibles supplémentaires, et les projets prioritaires sont identifiés dans le cadre de discussions avec les provinces. En fournissant un financement fédéral selon une formule de partage des coûts (ce financement peut généralement représenter jusqu'à la moitié des coûts admissibles des projets provinciaux et jusqu'à un tiers des coûts admissibles des projets municipaux), le volet permet d'obtenir des contributions supplémentaires d'autres partenaires afin d'accroître les investissements généraux dans les infrastructures. Les bénéficiaires admissibles comprennent les provinces, les administrations locales ou régionales et les organismes du secteur privé, y compris les organismes à but non lucratif. Les projets doivent être appuyés par une analyse de rentabilisation et font l'objet d'un examen fédéral rigoureux mené en fonction des critères clés du programme.[13]

13 À la suite de l'examen stratégique de 2010, 4,9 millions de dollars en fonds non alloués au titre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada ont été réaffectés à d'autres priorités du gouvernement du Canada. Aucun projet d'infrastructure annoncé n'a été annulé ou touché de quelque façon que ce soit en raison de la réaffectation des fonds.

Le 13 février 2014, la responsabilité du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, qui incombait à Transports Canada, a été transférée au ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Étant donné que ce programme ne figurait pas dans l'architecture d'alignement des programmes (AAP) d'Infrastructure Canada en 2013 2014, il a été inclus dans le VGI-FCC aux fins du présent rapport. Il est à noter que même si le VGI-FCC est un programme de contribution, le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint Laurent est un projet d'immobilisations de grande envergure, et les dépenses qui y sont liées n'ont aucun lien avec les contributions ou les programmes de paiements de transfert.

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014[14]	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
942 955 457	942 955 457	955 186 117	703 538 461	-239 416 996

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
22	34	12

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	≥100 %	193 %
Les grandes infrastructures mises en place favorisent un environnement plus sain	Nombre de projets terminés qui favorisent l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol, et qui contribuent à la production d'énergie verte	6 projets	3 projets
	Valeur des projets terminés qui favorisent l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol, et qui contribuent à la production d'énergie verte	310 millions de dollars	160,4 millions de dollars
Les grandes infrastructures mises en place favorisent une économie concurrentielle	Nombre de projets terminés qui améliorent l'efficacité et l'intégration des réseaux de transport du Canada, étendent les réseaux à large bande et stimulent le développement économique	47 projets	40 projets
	Valeur des projets terminés qui améliorent l'efficacité et l'intégration des réseaux de transport du Canada, étendent les réseaux à large bande et stimulent le développement économique	4,5 milliards de dollars	4 milliards de dollars

14 Les dépenses réelles en 2013-2014 dans le cadre du VGI-FCC incluent également les dépenses pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (pour un total de 8 246 357 $), pour la période allant du 13 février au 31 mars 2014.

Les grandes infrastructures mises en place font en sorte que les collectivités sont habitables	Nombre de projets terminés qui améliorent la sécurité dans les collectivités et les rendent plus habitables	37 projets	20 projets
	Valeur des projets terminés qui améliorent la sécurité dans les collectivités et les rendent plus habitables	1,5 milliard de dollar	610 millions de dollars

* Quantité et valeur cumulatives des projets à terminer dans le cadre du programme, jusqu'au 31 mars 2014 inclusivement.

Analyse du rendement et leçons tirées

En 2013-2014, Infrastructure Canada et ses partenaires d'exécution fédéraux ont fait avancer la mise en œuvre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada :

- 15 projets d'une valeur de près de 3 milliards de dollars ont été achevés;
- La construction a commencé pour 19 projets additionnels d'une valeur de près de 3 milliards de dollars; et
- 122 projets d'une valeur de 16,5 milliards de dollars sont toujours en cours.

À la fin de l'exercice 2013-2014, 188 projets au total avaient été financés dans le cadre du programme, et un financement fédéral de plus de 7,2 milliards de dollars avait été engagé pour ces projets. La collaboration établie avec les partenaires d'exécution fédéraux et les intervenants permet de soutenir efficacement la mise en œuvre du programme. Près de 40 pour cent des projets sont terminés.

Les investissements les plus importants effectués dans le cadre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada entrent dans les catégories suivantes : les infrastructures du transport en commun, avec un investissement fédéral total de plus de 3 milliards de dollars, et les infrastructures du réseau routier national, pour un investissement fédéral totalisant plus de 2 milliards de dollars.

Le nombre total de projets achevés par les promoteurs durant l'exercice financier et, par conséquent, la valeur totale des projets achevés ont été légèrement inférieurs aux objectifs fixés étant donné que certains de ces projets complexes et de grande envergure ont accusé des retards et qu'ils n'ont pas été terminés avant la fin de l'année comme on l'avait prévu. Généralement, les retards des projets sont attribuables au mauvais temps, aux problèmes techniques et à d'autres complications liées à la construction, et ces retards échappent au contrôle d'Infrastructure Canada. Toutefois, la construction de ces projets se poursuit et Infrastructure Canada continuera de surveiller l'avancement des projets et de rembourser les bénéficiaires à mesure que les demandes de remboursement seront soumises.

Des politiques et des outils pour l'exécution du programme ont été mis en œuvre afin d'améliorer la surveillance des progrès réalisés dans le cadre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada et l'établissement de rapports à cet égard. Il a été noté qu'il est difficile d'établir des prévisions des dépenses dans le cadre du programme compte tenu de la grande portée des investissements dans les projets et des incertitudes entourant les conditions dans lesquelles la construction se déroule. Infrastructure Canada prend des mesures, notamment des procédures relatives aux demandes de remboursement afin d'améliorer le suivi des dépenses et des prévisions. De plus, les ressources qui étaient auparavant consacrées aux programmes de stimulation sont maintenant affectées à la mise en œuvre du programme, afin d'accroître la capacité relative à la surveillance et à la diligence raisonnable, alors qu'Infrastructure Canada se préparera à la clôture du volet Grandes infrastructures dans les prochaines années.

2.2.3 Programme : Fonds pour l'infrastructure verte

Description du programme :

Ce programme vise à soutenir des projets d'infrastructures environnementales qui favorisent l'assainissement de l'air et de l'eau, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les investissements qui ciblent les infrastructures vertes peuvent améliorer la qualité de l'environnement et favoriser une économie plus durable à long terme. Il y a cinq catégories d'investissements admissibles : les infrastructures de traitement des eaux usées, les infrastructures de production d'énergie verte, les infrastructures de transport d'énergie verte, les infrastructures de gestion des déchets solides et les infrastructures de transport et de stockage de dioxyde de carbone. Le Fonds permet d'obtenir des investissements supplémentaires auprès d'autres partenaires en fournissant un financement fédéral pouvant atteindre 50 pour cent, selon une formule de partage des coûts. Les bénéficiaires admissibles comprennent les provinces, les territoires, les administrations locales ou régionales, les organismes du secteur public, les organismes à but non lucratif et les entreprises du secteur privé, seules ou en partenariat avec une province, un territoire ou un organisme gouvernemental.[15]

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
125 029 717	125 029 717	125 402 876	85 735 908	-39 293 809

15 Conformément à son engagement de financer les initiatives prioritaires à même les enveloppes existantes, le gouvernement du Canada a pris la décision stratégique de transférer 169,98 millions de dollars du Fonds pour l'infrastructure verte à d'autres ministères fédéraux afin de soutenir des initiatives hautement prioritaires. Vous trouverez des renseignements détaillés sur les transferts et les montants dans les tableaux de renseignements[vii] supplémentaires du Rapport ministériel sur le rendement de 2013-2014 du Ministère.

De plus, dans le cadre de l'examen stratégique de 2010, 45 millions de dollars en fonds non alloués au titre du Fonds pour l'infrastructure verte ont été réaffectés à d'autres priorités du gouvernement du Canada. Aucun projet d'infrastructure annoncé n'a été annulé ou touché de quelque façon que ce soit en raison de la réaffectation des fonds. Aussi, en 2012-2013, il a été déterminé que 58,7 millions de dollars en fonds non alloués au titre du Fonds pour l'infrastructure verte serviraient à répondre aux besoins de fonctionnement du Ministère pour l'exercice 2012-2013.

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
29	14	-15

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	≥100 %	171 %
Les infrastructures mises en place favorisent l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol	Nombre de projets terminés qui réduisent les impacts environnementaux sur l'air, l'eau et le sol	1 projet	1 projet
	Valeur des projets terminés qui réduisent les impacts environnementaux sur l'air, l'eau et le sol	142 millions de dollars	142 millions de dollars

*Quantité et valeur cumulatives des projets à terminer dans le cadre du programme, jusqu'au 31 mars 2014 inclusivement.

Analyse du rendement et leçons tirées

En 2013-2014, Infrastructure Canada a progressé dans la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure verte. Des engagements financiers totalisant plus de 675 millions de dollars ont permis d'obtenir près de 1,2 milliard de dollars des partenaires financiers, pour un investissement combiné totalisant plus de 1,8 milliard de dollars pour 19 projets qui favoriseront l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol partout au pays. À ce jour, un projet a été achevé et 16 autres, d'une valeur de plus de 1,5 milliard de dollars, sont toujours en cours.

Les investissements les plus importants effectués dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte entrent dans les catégories suivantes : les infrastructures de traitement des eaux usées, avec un investissement fédéral total de près de 300 millions de dollars, et les infrastructures de gestion des déchets solides, pour un investissement fédéral totalisant plus de 80 millions de dollars.

La mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure verte a été nettement plus lente que celle d'autres programmes. Cela peut être attribuable à la nature des projets financés dans le cadre de ce programme, qui sont innovateurs et qui dépendent souvent de nouvelles technologies. Infrastructure Canada a atteint ses objectifs dans le cadre du programme et il continuera de surveiller la mise en œuvre des ententes liées aux projets dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte, afin de veiller à ce que les modalités des ententes soient respectées et à ce que les demandes de remboursement soient traitées efficacement.

2.2.4 Programme : Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Description du programme :

Ce programme soutient les projets qui favorisent la croissance économique durable et améliorent la qualité de vie des Canadiens. Les investissements sont faits en collaboration avec les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé, et ils contribuent à la construction, au renouvellement ou à l'amélioration des infrastructures publiques. Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique permet d'obtenir des contributions supplémentaires d'autres partenaires en fournissant un financement pouvant représenter jusqu'à 50 pour cent des coûts des projets admissibles.[16]

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014[17]	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
289 102 147	289 102 147	300 714 738	197 363 859	-91 738 288

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
10	9	-1

16 Des 4,3 milliards de dollars initialement alloués au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), 50 millions de dollars ont été transférés à l'Agence Parcs Canada pour soutenir un projet d'infrastructure hautement prioritaire. De plus, 12,8 millions de dollars ont également été retirés de l'enveloppe du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique dans le cadre de divers exercices de réduction et de réaffectation pangouvernementaux avant l'examen stratégique de 2010.

17 En 2013-2014, le programme de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk, qui a été approuvé en novembre 2013, a été intégré au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) dans l'architecture d'alignement des programmes (AAP) de 2013-2014 du Ministère. Cependant, aucune dépense n'a été comptabilisée dans le cadre du FCIS en 2013-2014. Vous trouverez plus d'informations sur le programme de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk dans les renseignements détaillés sur les programmes de paiements de transfert contenus dans les tableaux de renseignements supplémentaires[vii] du présent rapport.

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	≥100 %	194 %
Les infrastructures de grande envergure mises en place favorisent une économie concurrentielle	Nombre de projets terminés qui favorisent une économie plus forte, concurrentielle et durable	36 projets	34 projets
	Valeur des projets terminés qui favorisent une économie plus forte, concurrentielle et durable	4,5 milliards de dollars	4,2 milliards de dollars
Les infrastructures de grande envergure mises en place font en sorte que les collectivités sont habitables	Nombre de projets terminés qui font en sorte que les collectivités sont habitables	13 projets	14 projets
	Valeur des projets terminés qui font en sorte que les collectivités sont habitables	2,8 milliards de dollars	2,6 milliards de dollars
Les infrastructures de grande envergure mises en place favorisent un environnement plus sain	Nombre de projets terminés qui favorisent le traitement écologiquement durable des eaux usées	10 projets	9 projets
	Valeur des projets terminés qui favorisent le traitement écologiquement durable des eaux usées	859,3 millions de dollars	640 millions de dollars

* Quantité et valeur cumulatives des projets à terminer dans le cadre du programme, jusqu'au 31 mars 2014 inclusivement.

Analyse du rendement et leçons tirées

En 2013-2014, le Ministère a continué de surveiller et de mettre en œuvre le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique avec les partenaires provinciaux et territoriaux et Transports Canada :

- 7 projets d'une valeur de plus de 300 millions de dollars ont été achevés; et
- 26 projets d'une valeur de 4,4 milliards de dollars sont toujours en cours.

À la fin de l'exercice 2013-2014, 83 projets au total avaient été financés dans le cadre du programme, et un financement fédéral de plus 4 milliards de dollars avait été engagé pour ces projets. La collaboration établie avec les partenaires d'exécution fédéraux et les intervenants permet de soutenir efficacement la mise en œuvre du programme. Près de 70 pour cent des projets sont terminés.

Les investissements les plus importants effectués dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique entrent dans les catégories suivantes : les infrastructures routières et ferroviaires, avec un investissement fédéral total de près de 1 milliard de dollars, et les infrastructures de transport local, soit principalement des projets de transport en commun, pour un investissement fédéral totalisant près de 900 millions de dollars.

Infrastructure Canada a atteint en grande partie ses objectifs dans le cadre du projet et il entend continuer de surveiller les projets en cours et d'exercer la diligence voulue pour veiller à leur achèvement dans le cadre des activités de clôture du programme. Lors d'une récente évaluation du programme, il a été recommandé qu'on améliore la mesure des résultats des projets afin de mieux faire rapport aux Canadiens sur les avantages du programme. Par conséquent, Infrastructure Canada met des mesures en place pour améliorer les rapports sur les résultats des projets qui ne sont pas encore terminés.

2.2.5 Programme : Fonds sur l'infrastructure municipale rurale

Description du programme :

Ce programme temporisé soutient des projets d'infrastructure municipale de petite envergure conçus pour favoriser et améliorer la qualité de vie dans les collectivités urbaines et rurales. Au moins 80 pour cent du financement a été alloué à des municipalités de moins de 250 000 habitants. Pour la plupart des projets, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale fournit aux projets admissibles un financement fédéral pouvant représenter jusqu'à un tiers des coûts. L'engagement à long terme (depuis 2003) pris à l'égard des infrastructures publiques dans le cadre du programme aide à promouvoir la croissance économique durable, l'innovation et le développement de collectivités saines. Les projets contribuent à la construction, au renouvellement et à l'amélioration des infrastructures publiques afin de renforcer les capacités en collaboration avec les bénéficiaires. Le programme est mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat avec les organismes fédéraux de développement régional.[18]

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
78 763 106	78 763 106	78 863 733	42 891 190	-35 871 916

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
8	7	-1

18 Dans le cadre de l'examen stratégique de 2010, 23 millions de dollars en fonds non alloués au titre du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale ont été réaffectés à d'autres priorités du gouvernement du Canada. Aucun projet d'infrastructure n'a été annulé ou touché de quelque façon que ce soit en raison de la réaffectation des fonds.

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	≥200 %	253 %
Les petites infrastructures mises en place favorisent une économie concurrentielle pour les collectivités rurales et urbaines	Nombre de projets terminés qui favorisent une économie plus forte, concurrentielle et durable	21 projets	21 projets
	Valeur des projets terminés qui favorisent une économie plus forte, concurrentielle et durable	70 millions de dollars	72 millions de dollars
Les petites infrastructures mises en place favorisent le développement de collectivités rurales et urbaines habitables	Nombre de projets terminés qui favorisent le développement de collectivités habitables	1 417 projets	1 445 projets
	Valeur des projets terminés qui favorisent le développement de collectivités habitables	2,2 milliards de dollars	2,1 milliards de dollars
Les petites infrastructures mises en place favorisent l'assainissement de l'environnement pour les collectivités rurales et urbaines	Nombre de projets terminés qui favorisent l'assainissement de l'environnement	403 projets	417 projects
	Value of projects completed that promote a cleaner environment	1,1 milliard de dollars	1,1 milliard de dollars

* Quantité et valeur cumulatives des projets à terminer dans le cadre du programme, jusqu'au 31 mars 2014 inclusivement.

Analyse du rendement et leçons tirées

Le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale a officiellement pris fin le 31 mars 2014 dans la plupart des provinces et des territoires. En collaborant étroitement avec les partenaires d'exécution fédéraux, Infrastructure Canada s'est concentré sur les activités de clôture du programme durant la dernière année. Infrastructure Canada et les partenaires d'exécution fédéraux ont élaboré et adopté un processus visant à établir des procédures uniformes et efficaces pour surveiller la clôture du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale. Les partenaires travaillent maintenant activement à la mise en œuvre des directives sur la clôture.

Infrastructure Canada a atteint ses objectifs pour l'exercice. Jusqu'à présent, plus de 95 pour cent des projets financés dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale sont terminés, ce qui représente un financement fédéral de 922 millions de dollars.

2.2.6 Programme : Fonds sur l'infrastructure frontalière

Description du programme :

Ce programme vise à fournir du financement pour des investissements dans les infrastructures matérielles, les infrastructures du réseau de transport et le renforcement de la capacité analytique aux principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à plusieurs autres passages frontaliers au Canada. Le Fonds, annoncé dans le Budget 2001, fournit un financement fédéral pouvant représenter jusqu'à 50 pour cent afin de soutenir des projets admissibles menés aux postes frontaliers canadiens. Transports Canada est le partenaire d'exécution fédéral dans le cadre de ce programme.[19]

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013 2014
22 965 393	22 965 393	44 177 047	28 261 439	5 296 046

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013 2014
1	1	0

19 Des 600 millions de dollars initialement alloués au FIF, environ 18 millions ont été transférés à l'Agence des services frontaliers du Canada pour soutenir des projets frontaliers. Dans le cadre de l'examen stratégique de 2010, 10,4 millions de dollars en fonds non alloués au titre du Fonds sur l'infrastructure frontalière ont été réaffectés à d'autres priorités du gouvernement du Canada. Aucun projet n'a été annulé ou touché de quelque façon que ce soit en raison de la réaffectation des fonds.

Résultats prévus du programme	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement alloué par Infrastructure Canada dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	≥100 %	130 %
Les infrastructures des réseaux de transport qui sont mises en place améliorent la circulation des biens et des personnes aux postes frontaliers	Nombre de projets visant un réseau de transport terminés qui favorisent l'amélioration de l'efficacité et de la capacité aux postes frontaliers	10 projets	9 projets
	Valeur des projets visant un réseau de transport terminés qui favorisent l'amélioration de l'efficacité et de la capacité aux postes frontaliers	301 millions de dollars**	690 millions de dollars

* Quantité et valeur cumulatives des projets à terminer dans le cadre du programme, jusqu'au 31 mars 2014 inclusivement.

** Veuillez noter que l'objectif énoncé dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2013-2014 était fondé sur la partie assumée par le fédéral de la valeur totale des projets qui devaient être achevés, plutôt que de la valeur totale – ce chiffre aurait dû être 610 millions de dollars.

Analyse du rendement et leçons tirées

Au 31 mars 2014, neuf projets au total avaient été terminés dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière, générant plus de 690 millions de dollars en investissements dans les infrastructures des réseaux de transport qui améliorent l'efficacité et la capacité aux postes frontaliers. Depuis le début du programme, le gouvernement fédéral a annoncé du financement pour 11 projets d'infrastructure visant à améliorer les postes frontaliers, pour un investissement combiné total de 1,2 milliard de dollars.

En 2014-2015, Transports Canada continuera de soutenir, au nom d'Infrastructure Canada, la mise en œuvre des deux derniers projets admissibles aux termes du Fonds sur l'infrastructure frontalière, projets dont les coûts admissibles totalisent 515,2 millions de dollars. Lors d'une récente évaluation du programme, il a été recommandé qu'on améliore la mesure des résultats dans le cadre du programme afin de mieux faire rapport aux Canadiens sur les avantages du programme. Infrastructure Canada met des mesures en place afin d'améliorer les rapports sur les résultats des projets qui ne sont pas encore terminés.

2.2.7 Programme : Analyse économique et Recherche

Description du programme :

Ce programme favorise le développement et la mise en commun de connaissances appliquées, de même que la réalisation de travaux de recherche sur les questions, les politiques et les programmes d'infrastructure.[20]

20 Dans le cadre de l'examen stratégique de 2010, plus de 35,7 millions de dollars en fonds non alloués au titre du programme Analyse économique et Recherche ont été réaffectés à d'autres priorités du gouvernement du Canada.

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart 2013-2014 (ressources réelles moins les ressources prévues)
0[21]	0[21]	5 000	5 000	5 000

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart 2013-2014 (ressources réelles moins les ressources prévues)
0	0	0

Analyse du rendement et leçons tirées

En 2013-2014, dans le cadre du volet Connaissances de l'infrastructure nationale du Fonds Chantiers Canada, Infrastructure Canada a fourni 5 000 $ à l'appui du projet Connexions boréales. Ce projet consiste à examiner les lacunes touchant la connectivité internet dans le Nord du Canada. Parmi les autres organismes fédéraux contribuant au projet, notons Industrie Canada, l'Agence canadienne de développement économique du Nord et Affaires autochtones et Développement du Nord Canada.

21 Au moment de la rédaction du Rapport sur les plans et les priorités de 2013-2014, aucune activité n'était prévue pour le programme Analyse économique et Recherche. Par conséquent, aucun financement n'était inclus dans le Budget principal des dépenses de 2013-2014.

2.3 Programme : Services internes

Description du programme :

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins relatifs aux programmes et à d'autres obligations d'une organisation. Ces groupes sont : services de gestion et de surveillance, services de communication, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens immobiliers, services de gestion du matériel, services des acquisitions, services de gestion des voyages et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies pour un programme en particulier.

Ressources financières (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Total des autorisations pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014[22]	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
35 430 534	35 430 534	38 347 182	35 404 150	-26 384

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

Prévues 2013-2014	Réelles 2013-2014	Écart (ressources réelles moins les ressources prévues) 2013-2014
231	192	-39

Résultats obtenus

Les résultats obtenus par rapport aux principaux points de planification pour les services internes en 2013-2014 sont axés sur les huit activités clés décrites ci-dessous, qui contribuent à l'amélioration des services qui appuient le Ministère dans la réalisation de son mandat.

Soutien à la gouvernance et à la gestion

Gestion et surveillance :

Vérification interne et évaluation :

Voici ce que la Direction de la vérification et de l'évaluation a accompli en 2013-2014 :

- Elle a terminé les vérifications et les examens suivants, conformément au plan de vérification fondé sur les risques qui a été approuvé, et elle a fait rapport sur les résultats au Comité ministériel de vérification externe :
  - Vérification du Cadre de contrôle de la gestion financière;
  - Examen de la gestion de l'information à Infrastructure Canada – Initiative concernant la qualité des données; et
  - Vérification des valeurs et de l'éthique.
- Elle a terminé l'évaluation du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et du Fonds sur l'infrastructure frontalière conformément au plan d'évaluation approuvé. Le rapport final sera remis au Comité d'évaluation ministériel au début de 2014-2015.

22 Les dépenses réelles pour les services internes d'Infrastructure Canada en 2013-2014 n'incluent pas les dépenses pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent étant donné que Transports Canada a engagé tous les coûts liés aux services internes en 2013-2014.

- Elle a établi une démarche de collaboration pour l'élaboration des nouvelles stratégies de mesure du rendement pour les futures évaluations de programmes comme le Fonds de la taxe sur l'essence et le Nouveau Fonds Chantiers Canada.
- Elle a examiné la mise en œuvre des recommandations en suspens découlant des vérifications et des évaluations, et elle a fait rapport sur les résultats au Comité de vérification ministériel externe et au Comité d'évaluation ministériel externe.

Gestion des risques:

Voici ce que le Ministère a accompli en 2013-2014 :

- Il a surveillé la mise en œuvre et l'efficacité des réponses aux risques, et il a fait rapport à ce sujet; et
- Il a examiné et mis à jour le Profil de risque du Ministère à l'aide de l'approche de gestion des risques établie, ce qui comprend une analyse de l'environnement, l'identification et l'évaluation des risques, les réponses aux risques et la surveillance des risques.

Communications :

Voici ce que le Ministère a accompli en 2013-2014 :

- Il a fait connaître les avantages du Nouveau Plan Chantiers Canada de 53 milliards de dollars annoncé dans le Budget 2013;
- Il a mieux fait connaître aux Canadiens les investissements significatifs que le gouvernement fédéral a effectués dans les infrastructures, en particulier le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence de 2 milliards de dollars par année;
- Il s'est assuré que les renseignements clés étaient facilement accessibles pour les médias locaux et nationaux en organisant des annonces et d'autres activités d'affaires publiques;
- Il a amélioré et mis à jour le site web public pour informer les Canadiens et les intervenants;
- Il a effectué des démarches proactives auprès des médias et des principales organisations d'intervenants au moyen de conférences, d'interventions ministérielles clés et d'autres moyens; et
- Il a fourni des services de communication interne efficaces afin d'améliorer l'efficacité de l'organisation, ainsi que la sensibilisation et la mobilisation des employés.

Services de gestion des ressources

Gestion de l'information-technologie de l'information :

Voici ce que le Ministère a accompli en 2013-2014 :

- Il a soutenu la mise à jour continue du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures afin de prévenir la désuétude. La migration vers le centre de données de Services partagés Canada permettra de rafraîchir la composante matérielle de l'architecture technique.

- Il a continué de travailler au projet de Système de gestion de l'information sur les programmes (SGIP) afin d'améliorer la gestion de l'information relative aux grands programmes d'infrastructure et de soutenir les nouveaux programmes d'infrastructure. (La première amélioration majeure était prête le 1er avril 2014 afin d'appuyer le lancement des programmes dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Le projet sera terminé en 2014-2015).

- Il a continué de soutenir le transfert de l'hébergement des données du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures à Services partagés Canada. Le Ministère a fait des progrès quant à la définition des besoins liés à l'hébergement et aux services, et il a poursuivi la planification détaillée de la migration avec Services partagés Canada. (Le projet sera terminé en 2014-2015).

- Il a pris des mesures pour appliquer la Directive sur la tenue des documents du Secrétariat du Conseil du Trésor. Ce projet vise à mettre en place les outils et les processus qui sont nécessaires pour veiller à ce que l'information ayant une valeur opérationnelle soit gérée conformément aux nouvelles exigences de la politique et aux pratiques exemplaires. (Ce projet sera achevé d'ici la date limite fixée par le Secrétariat du Conseil du Trésor, soit le 31 mars 2015).

- La GI-TI a continué de réaliser des économies opérationnelles en maintenant à des niveaux réduits son budget pour les contrats de gestion de l'information-technologie de l'information et de développer la capacité interne pour les services d'application, et ce, tout en continuant de faire appel au secteur privé d'une manière rentable.

Gestion financière :

En 2013-2014, le Ministère a continué de renforcer l'efficacité globale de la gestion financière :

- Il a travaillé avec les organismes centraux afin de confirmer les fonds de fonctionnement pour 2014-2015 et les exercices suivants. Pour ce faire, il a conçu les paramètres de programme du nouveau Fonds de la taxe sur l'essence permanent et du Nouveau Fonds Chantiers Canada, tels qu'annoncés dans le Budget, et il a déterminé les ressources opérationnelles requises pour la mise en œuvre des nouveaux programmes et des programmes existants pour les 10 prochaines années.

- Il a complété la documentation et les étapes finales de l'efficacité de la conception des contrôles au niveau de l'entité, des contrôles généraux relatifs à la technologie de l'information et des contrôles des processus opérationnels, dans le but de terminer l'ensemble de l'évaluation avant juin 2014.

- Il a peaufiné le modèle d'établissement des coûts ministériels afin de pouvoir déterminer les besoins de fonctionnement continus du Ministère pour 2014-2015 et les exercices suivants.

Gestion des ressources humaines :

Voici ce que le Ministère a accompli en 2013-2014 :

- Il a mis en œuvre son Plan intégré des activités et des ressources humaines (PIARH) et les stratégies de gestion des ressources humaines afin de soutenir un effectif souple et adaptable, ainsi que le perfectionnement, la croissance et la mobilisation des employés;

- Il a continué à encourager et à favoriser un milieu de travail positif, sain et diversifié en offrant aux employés des occasions d'apprentissage et en soulignant leurs réalisations;
- Il a veillé à ce que le recrutement reflète la diversité au Canada en déterminant clairement les impératifs liés à la diversité dans les efforts de recrutement et en définissant l'équité en matière d'emploi en tant qu'exigence ministérielle pour les processus de nomination;
- Il s'est assuré que la culture du Ministère continue de soutenir la diversité et un environnement de travail bilingue en investissant dans la formation linguistique du personnel et en encourageant activement tous les employés à travailler dans la langue de leur choix et à agir en tant que modèles les uns pour les autres;
- Il a continué à promouvoir et à diffuser un code de conduite ministériel pour soutenir les initiatives sur les valeurs et l'éthique et aider les employés à maintenir et à accroître la confiance dans l'intégrité de la fonction publique;
- Il a continué de donner suite aux priorités du greffier en participant au dialogue sur l'avenir de la fonction publique dans le cadre de l'initiative Destination 2020; et
- Il a continué à promouvoir une solide culture d'apprentissage afin de mieux coordonner et faire connaître les activités d'apprentissage et les ressources, et pour offrir des possibilités d'apprentissage et de perfectionnement ciblées, pertinentes et innovatrices.

Section III : Renseignements supplémentaires

Les principales données financières présentées dans le Rapport ministériel sur le rendement visent à donner un aperçu général de l'état des résultats ainsi qu'un aperçu général de la situation financière nette du Ministère et de l'état de la situation financière d'Infrastructure Canada, tels qu'ils sont présentés dans les états financiers non vérifiés. Ces états sont préparés selon les principes de la comptabilité d'exercice et, par conséquent, ils diffèrent de l'information publiée dans les Comptes publics du Canada, qui sont établis à l'aide de rapports sur les crédits.

3.1 Principales données financières

Infrastructure Canada
État condensé des résultats et situation financière nette du Ministère (non vérifié)
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014
(en dollars)

	Résultats prévus 2013-2014	Résultats réels 2013-2014	Résultats réels 2012-2013	Écart (résultats réels 2013-2014 moins résultats prévus 2013-2014)	Écart (résultats réels 2013-2014 moins résultats réels 2012-2013)
Total des dépenses	3 926 201 000	3 507 960 842	3 750 210 190	(418 240 158)	(242 249 348)
Total des revenues	-	-	-	-	-
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts du gouvernement	3 926 201 000	3 516 194 867	3 750 210 190	(410 006 133)	(234 015 323)
Situation financière nette du Ministère	3 487 000	3 174 955	2 808 346	(312 045)	366 609

Dépenses par résultat stratégique

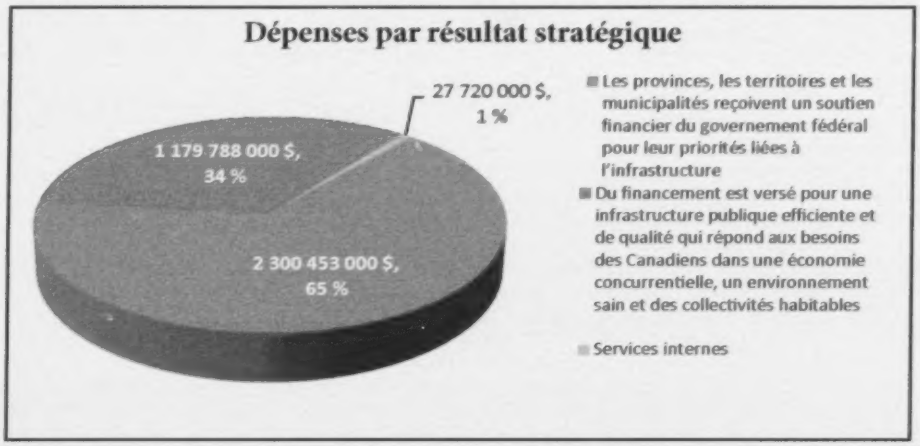
Le total des dépenses du Ministère a diminué de 242 millions de dollars ou 6,5 pour cent, passant de 3 750 millions de dollars en 2012-2013 à 3 508 millions de dollars durant l'exercice en cours. Cette diminution s'explique par le fait que l'exercice 2013-2014 a été une année de transition vers le Nouveau Fonds Chantiers Canada et qu'on a terminé progressivement les activités liées aux programmes du Fonds Chantiers Canada original alors que les nouvelles initiatives annoncées en étaient en grande partie à l'étape de l'élaboration. Trois programmes ont connu une augmentation des dépenses année après année : le Fonds de la taxe sur l'essence (142 millions de dollars), le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (68 millions de dollars) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (21 millions de dollars), alors que les dépenses effectuées dans le cadre des autres programmes ont diminué d'un montant global de 473 millions de dollars.

Les dépenses totales pour 2013-2014 sont inférieures de 418 millions de dollars ou 10,7 pour cent par rapport aux résultats qui étaient prévus dans les états financiers prospectifs d'INFC pour 2013-2014. L'écart s'explique par le fait qu'on a effectué moins de dépenses que ce qui était prévu

pour tous les fonds, à l'exception du Fonds de la taxe sur l'essence, étant donné que les prévisions des dépenses initiales fournies par les partenaires étaient supérieures aux montants réellement dépensés durant l'exercice.

Les paiements de transfert constituent la majeure partie des dépenses d'Infrastructure Canada (99 pour cent, ou 3 716 millions de dollars), alors que les services internes constituent la source du reste des dépenses (1 pour cent, ou 28 millions de dollars).

Les graphiques suivants illustrent les dépenses d'Infrastructure Canada par résultat stratégique :



La répartition des dépenses par résultat stratégique en 2013-2014 est semblable à celle de 2012-2013. Le résultat stratégique 1, « Les provinces, les territoires et les municipalités reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral pour leurs priorités liées à l'infrastructure », constitue une part légèrement plus grande en 2013-2014, ce qui reflète la stabilité des dépenses année après année dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence, tandis que la part des autres programmes a légèrement diminué.

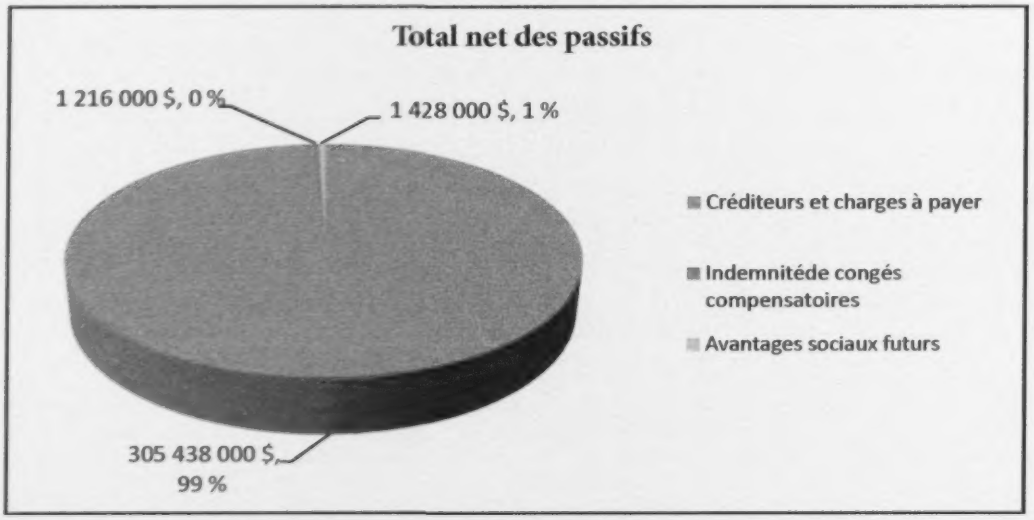
Infrastructure Canada
État condensé de la situation financière (non vérifié)
Au 31 mars 2014
(en dollars)

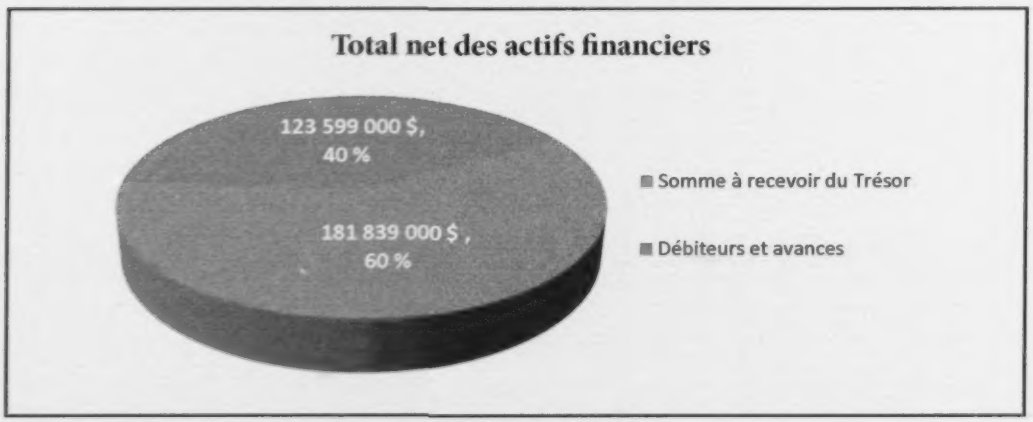
	2013-2014	2012-2013	Écart (2013-2014 moins 2012-2013)
Total net des passifs	308 074 519	411 113 138	(103 038 619)
Total net des actifs financiers	305 438 489	407 885 906	(102 447 417)
Dette nette du Ministère	2 636 030	3 227 232	(591 202)
Total des actifs non financiers	5 810 986	6 035 578	(224 592)
Situation financière nette du Ministère	3 174 955	2 808 346	366 609

Le total net des passifs a diminué de 103 millions de dollars, étant donné que les créditeurs moins élevés liés aux programmes ont réduit les sommes dues de plus de 102 millions de dollars.

Le total net des actifs financiers a diminué de 102 millions de dollars étant donné que les créditeurs moins élevés au titre des programmes ont diminué la somme connexe à recevoir du Trésor. Les débiteurs ont augmenté de plus de 100 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent en raison des avances recouvrables plus élevées pour les subventions et les contributions, mais l'impact par catégorie est compensé par la somme à recevoir du Trésor.

Les graphiques suivants présentent les passifs nets et les actifs financiers nets d'Infrastructure Canada.





3.2 États financiers

Les états financiers[vi] d'Infrastructure Canada se trouvent sur le site web du Ministère.

3.3 Liste des tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires[vii] se trouvent sur le site web d'Infrastructure Canada.

- Détails sur les programmes de paiements de transfert
- Initiatives horizontales
- Stratégie de développement durable du Ministère
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes
- Vérifications et évaluations internes

3.4 Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée *Dépenses fiscales et évaluations*[viii]. Les mesures fiscales présentées dans la publication *Dépenses fiscales et évaluations* relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour en savoir plus au sujet du Ministère, veuillez visiter son site web, à www.infrastructure.gc.ca ou communiquer avec :

Infrastructure Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Ligne d'information nationale sur les infrastructures : 613 948-1148

Ligne sans frais : 1-877-250-7154
TTY : 1-800-465-7735

Pour en savoir plus à propos des programmes d'infrastructure, visitez le site www.infrastructure.gc.ca.

Annexe : Définitions

architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

cible : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues : En ce qui a trait aux RPP et aux RMR, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

équivalent temps plein : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

plan : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

rendement : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat stratégique : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes

i. *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.3/.

ii. *Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2011_24/page-1.html

iii. *Loi nº 1 sur le plan d'action économique de 2013*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2013_33/page-1.html.

iv. Cadre pangouvernemental, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx.

v. Les Comptes publics du Canada 2014, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html.

vi. Les états financiers, http://www.infrastructure.gc.ca/pub/fs-ef/fs-ef-2014-fra.html.

vii. Tableaux de renseignements supplémentaires, http://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

viii. La publication intitulée *Dépenses fiscales et évaluations* se trouve sur le site web du ministère des Finances du Canada, à : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp.